



## Protokoll des Kantonsrats

87. Sitzung: Donnerstag, 27. November 2014 (Nachmittag)

Zeit: 13.55 – 17.10 Uhr

### Vorsitz

Kantonsratspräsident Hubert Schuler, Hünenberg

### Protokoll

Beat Dittli

#### 1245 Namensaufruf

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit von 74 Ratsmitgliedern.

Abwesend sind: Urs Raschle, Zug; Monika Barmet, Menzingen; Gloria Isler, Baar; Leonie Winter, Hünenberg; Andreas Hürlimann und Monika Weber, beide Steinhäusern.

#### 1246 Änderung der Traktandenliste

Der **Vorsitzende** schlägt vor, nach der Überweisung der parlamentarischen Vorstösse (Traktandum 3) das Traktandum 5 (Budget) abzuschliessen und danach mit den Traktanden 8 (Ersatzmitglied Kantonsgericht) und 7 (Objektkredit Stadttunnel) fortzufahren. Traktandum 6 (Beurkundungsgesetz) soll also weggelassen und Traktandum 8 vorgezogen werden.

→ Der Rat ist stillschweigend einverstanden.

#### TRAKTANDUM 3

##### Überweisung parlamentarischer Vorstösse und allfälliger Eingaben:

1247 Traktandum 3.1: **Postulat der Stadtzuger Kantonsräte betreffend Verlegung des bisherigen Schulstandorts des Instituts für Finanzdienstleistungen (IFZ) von Zug nach Rotkreuz vom 13. November 2014 (Vorlage 2447.1 - 14807)**

→ Überweisung an den Regierungsrat zu Bericht und Antrag.

1248 Traktandum 3.2: **Interpellation der Stadtzuger Kantonsräte betreffend Verlegung des bisherigen Schulstandorts des Instituts für Finanzdienstleistungen (IFZ) von Zug nach Rotkreuz vom 13. November 2014 (Vorlage 2448.1 - 14808)**

→ Überweisung an den Regierungsrat zur Beantwortung.

**1249 Traktandum 3.3: Interpellation der SP-Fraktion betreffend Steuer-Rulings vom 13. November 2014 (Vorlage 2449.1 - 14809)**

→ Überweisung an den Regierungsrat zur Beantwortung.

TRAKTANDUM 5 (Fortsetzung)

**1250 Budget 2015 und Finanzplan 2015–2018**

Es liegen vor: Gedrucktes Budget; Bericht und Antrag der erweiterten Staatswirtschaftskommission (2443.1 - 14799).

**Gesundheitsdirektion**

*Kostenstelle 4000, Direktionssekretariat (Seite 278)*

Stawiko-Präsident **Gregor Kupper** hält fest, dass in der Kostenstelle 4000 der Gesundheitsdirektion die Prämienverbilligung für die Krankenkassen enthalten ist und darin den grössten Posten ausmacht. Das Globalbudget lautet insgesamt auf 26,2 Millionen Franken, wovon 22,8 Millionen Franken die Prämienverbilligung betreffen. Der Votant merkt an, dass er sich als Vorsteher dieser Generaldirektion schon lange dagegen wehren würde, dass diese Position unter dem Direktionssekretariat und nicht separat ausgewiesen wird.

Die Position für die Prämienverbilligung soll um 3,3 Millionen Franken gekürzt werden. In der ursprünglichen Fassung des Budgets hat der Regierungsrat die 2015 zu erwartende Prämienhöhung berücksichtigt. Aufgrund der jeweils schon in den Vorjahren erfolgten Intervention der Stawiko ist der Regierungsrat endlich bereit, die Richtprämien gegenüber dem Vorjahr zumindest nicht zu erhöhen. Die für die Berechnung der Prämienverbilligung massgebenden Richtprämien liegen noch immer erheblich über den Mindestprämien der Krankenkassen für die Grundversicherung. Das hat zur Folge, dass jene Versicherten, welche sich ökonomisch verhalten, an der Prämienverbilligung Geld verdienen; jene aber, welche sich nicht ökonomisch verhalten, erhalten eine zu hohe Richtprämie, was dazu führt, dass sie sich nicht – was erwartet werden darf – eine der billigsten Krankenkassen aussuchen. Es darf erwartet werden, dass die Bevölkerung sich ökonomisch verhält und nicht einfach der Staat Geld zuschiessen muss, damit man in einer teuren Krankenkasse bleiben kann. Die Stawiko stellt deshalb in Abstimmung mit der Regierung den **Antrag**, auf die Erhöhung der Richtprämien zu verzichten und das Budget der genannten Kostenstelle um 3,3 Millionen Franken zu kürzen.

**Beat Iten** als Sprecher der SP-Fraktion: Die Wohnkosten und die Kosten für Krankenkassen- und Versicherungsprämien stellen im Kanton Zug und in der ganzen Schweiz bekanntlich einen wesentlichen Teil der Haushaltausgaben dar, vor allem auch in den Familien der unteren und mittleren Einkommensschichten. Vor den Auswirkungen der Wohnkosten können sich viele nur noch dadurch retten, dass sie den Kanton verlassen und sich in einer angrenzenden Region nach einer günstigeren Wohnmöglichkeit umsehen. Schwieriger ist es, den Krankenkassen- und Versicherungsprämien auszuweichen, da diese durch einen Wechsel der Wohnregion kaum gesenkt werden können. Die Prämienverbilligung stellt ein Mittel dar, diesem Problem zu begegnen.

Der Wahlkampf ist gerade erst vorbei. Mit Sicherheit haben die meisten der Neu- und Wiedergewählten in diesem Wahlkampf den Leuten auf der Strasse oder an

Versammlungen versprochen, sich für sie, für bezahlbare Wohnungsmieten und Lebenshaltungskosten einzusetzen. Bei den Wohnkosten kann man sich schnell entschuldigen, da die Einflussmöglichkeiten in diesem Bereich beschränkt sind. Bei den Lebenshaltungskosten wird die Entschuldigung vielleicht schon ein bisschen schwieriger, insbesondere wenn man schon bei der ersten sich bietenden Gelegenheit ein Sparprogramm schnürt, das sich genau auf diesen Bereich auswirkt. So soll man also wenigstens unmittelbar nach den Wahlen glaubwürdig bleiben und nicht jene Posten im Budget streichen, die sich auf das Portemonnaie der Einwohnerinnen und Einwohner vor allem in den unteren und mittleren Einkommenschichten spürbar auswirken. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die nachweislich gestiegenen Kosten mit gleichen Richtprämien berechnet werden und die Beiträge auf dem Niveau des vergangenen Jahres eingefroren werden. Die SP-Fraktion stellt daher den **Antrag**, auf die Kürzung bei der Prämienverbilligung zu verzichten.

**Vroni Straub-Müller** stellt namens der AGF ebenfalls den **Antrag**, auf die Sofortmassnahmen des Entlastungsprogramms bei den Prämienverbilligungen zu verzichten und das Budget der Kostenstelle 4000 unverändert zu belassen. Der Regierungsrat legt die Krankenkassen-Richtprämie fest. Er will diese für das Jahr 2015 konstant belassen, obwohl klar ist, dass die Krankenkassenprämien weiter steigen werden. Die IPV-Bezüger und -Bezügerinnen erhalten somit den gleichen Betrag wie im Vorjahr – als Besitzstandswahrung –, doch müssen sie den *Gap*, der durch die steigenden Prämien entsteht, selber bezahlen. Die Krankenkassen ihrerseits erheben ihre Prämien ohne Rücksicht auf das Einkommen und das Vermögen. Dies kann zu einer grossen finanziellen Belastung der Versicherten führen. Familien mit kleinen Einkommen oder junge Menschen oder Rentnerinnen oder Rentner ohne grosses Vermögen werden bei dieser Sparmassnahme zur Kasse gebeten; dass die AGF das nicht akzeptieren kann und will, ist zu verstehen. Und es ist im Übrigen auch nicht sehr intelligent. Denn kann die Krankenkassenprämie nicht bezahlt werden, muss die Gemeinde oder der Kanton einspringen: der Kanton mit der Übernahme der offenen Forderungen der Krankenkassen, die Gemeinden mit der Auszahlung von Ergänzungsleistungen oder Sozialhilfe. Dass sich diese Forderungen häufen werden, ist leider zu befürchten, vor allem wenn der Kanton die Leistungen der IPV kürzt. Und es *ist* eine Kürzung, weil die Krankenkassenprämien weiter steigen werden.

Sparen bei den Schwächsten als eine der ersten Sofortmassnahmen: Das ist nicht gut, das sollte man nicht tun, das steht dem Kanton Zug schlecht an.

Gesundheitsdirektor **Urs Hürlimann** hält fest, dass die Prämienverbilligung ein wichtiges Instrument in der Gesundheits- und Sozialpolitik ist. Er versteht deshalb die Bedenken, wenn hier mit dem Entlastungsprogramm angesetzt wird. Es handelt sich aber nicht um eine Hauruckaktion. Vielmehr hat der Regierungsrat einen klaren Plan, wie er das Thema anzugehen will. Konkret unterscheidet er drei Phasen:

- In Phase 1 möchte der Regierungsrat die Ausgaben stabilisieren, indem er die Ansätze für die Prämienverbilligung 2015 auf dem Vorjahresstand belässt. Der Prämienanstieg wird also nicht ausgeglichen, doch bleibt der Besitzstand bei gleichen Verhältnissen gewahrt. Das ergibt beim Kantonsanteil gegenüber dem Budget eine Einsparung von 3,3 Millionen.
- In den Phasen 2 und 3 will der Regierungsrat das Prämienverbilligungssystem stärker fokussieren. Die knapper werdenden Mittel müssen dorthin gehen, wo der grösste Bedarf besteht. In den anderen Bereichen müssen Einschränkungen ins Auge gefasst werden. Dazu gibt es Instrumente, die in die Kompetenz des Regierungsrats fallen und 2016 eingesetzt werden sollen. Das ist die Idee der Phase 2.

- In Phase 3 geht es schliesslich um allfällige Gesetzesanpassungen durch den Kantonsrat. Diese könnten 2017/18 zum Tragen kommen.

Mit dieser Drei-Phasen-Strategie stellt der Regierungsrat eine nachhaltige Ausrichtung der Prämienverbilligung sicher. Er will kein *Stop and Go*, sondern eine verlässliche Politik. Das bedeutet, dass man frühzeitig, aber gezielt und wohl-dosiert ansetzen muss.

Auf diesem Weg befindet sich der Regierungsrat jetzt. Dabei gilt es Folgendes im Auge zu behalten:

- Erstens: Die Zuger Prämienverbilligung hat eine hohe sozialpolitische Wirksamkeit. Wenn man jetzt gewisse Einschränkungen macht, kommt man nicht in den roten Bereich. Im Vergleich mit den meisten anderen Kantonen bleibt die Entlastungswirkung gut.

- Zweitens: Die bedürftigsten Bevölkerungsgruppen geniessen einen besonderen Schutz. Ergänzungsleistungsbezügerinnen und -bezüger erhalten Prämienbeiträge nach den Ansätzen des Bundesrechts. Sie sind also gar nicht betroffen. Und Empfängerinnen und Empfänger von wirtschaftlicher Sozialhilfe erhalten die volle Richtprämie. Diese reicht aus, um sich bei einer günstigen Krankenkasse regulär versichern zu können. Das heisst, weder diese Personen noch die Gemeinden müssen etwas aufzahlen.

- Drittens: Die Einsparungen kommen vollumfänglich dem Kanton Zug zugute. Der Bundesbeitrag wird in jedem Fall in voller Höhe ausbezahlt. Das war früher anders, als es darum ging, möglichst viel Bundesgeld abzuholen.

Zusammengefasst: Der Regierungsrat ist sich der Verantwortung bewusst, die mit der Prämienverbilligung verbunden ist. Mit dem Vorgehen in drei Phasen bringt er die sozialpolitischen Erfordernisse und die finanzpolitischen Möglichkeiten ins Gleichgewicht. Der Gesundheitsdirektor dankt dem Rat für die Unterstützung.

→ Der Rat genehmigt mit 52 zu 16 Stimmen die Kürzung des Globalbudgets um 3,3 Millionen Franken.

### ***Richterliche Behörden***

Der **Vorsitzende** hält zum Budget des Kantonsgerichts, Kostenstelle 6101 (Seite 348), *pro memoria* fest, dass die zusätzlichen Ausgaben für einen ausserordentlichen Ersatzrichter im Budget 2015 bereits enthalten sind. Der Kantonsrat wird die Wahl dieses Ersatzrichters heute unter Traktandum 8 vornehmen.

### **ABSTIMMUNGEN**

Der **Vorsitzende** hält fest, dass nun die noch offenen Abstimmungen zum ersten Block der Detailberatung anstehen. Es wird abgestimmt über die Anträge 1, 3, 4 und 5 des Regierungsrats auf Seite 5 im Budgetbuch. Antrag 2 des Regierungsrats wurde bei der Beratung der Kostenstelle 1129 (Datenschutz) bereits zur Abstimmung gebracht.

### ***Antrag 1: Genehmigung des Budgets 2015***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass sich die Staatswirtschaftskommission diesem Antrag mit den bereits behandelten Anpassungen anschliesst. Die Genehmigung des

Budgets mit den in der Detailberatung beschlossenen Abweichungen erfolgt unter dem Vorbehalt, dass der Rat bei Traktandum 8 der Verlängerung des Einsatzes eines ausserordentlichen Ersatzmitglieds des Kantonsgerichts zustimmt.

- Der Rat genehmigt stillschweigend das Budget 2015 (mit dem beschlossenen Abweichungen).

### ***Antrag 3: Genehmigung der Leistungsaufträge 2015***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass sich die Staatswirtschaftskommission dem Antrag des Regierungsrats anschliesst.

- Der Rat genehmigt stillschweigend die Leistungsaufträge 2015.

### ***Antrag 4: Genehmigung von Leistungsauftrag und Globalbudget 2015 der Pädagogischen Hochschule Zug***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass sich die Staatswirtschaftskommission dem Antrag des Regierungsrats anschliesst.

- Der Rat genehmigt stillschweigend den Leistungsauftrag und das Globalbudget 2015 der Pädagogischen Hochschule Zug.

### ***Antrag 5: Genehmigung des Budgets 2015 der Interkantonalen Strafanstalt Bostadel***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass sich die Staatswirtschaftskommission dem Antrag des Regierungsrats anschliesst.

- Der Rat genehmigt stillschweigend das Budget 2015 der Interkantonalen Strafanstalt Bostadel.

## DETAILBERATUNG (Block 2)

### ***Festsetzung des Steuerfusses der allgemeinen Kantonssteuer für 2015***

Der **Vorsitzende** hält fest, dass der Regierungsrat beantragt, den Steuerfuss für das Jahr 2015 unverändert auf 82 Prozent der Einheitssätze zu belassen. Die Staatswirtschaftskommission schliesst sich diesem Antrag an.

**Stefan Gisler** weist vorab darauf hin, dass die AGF jahrelang grosse Geduld hatte und keine Anträge auf eine Steuererhöhung stellte. Eine Erhöhung ist fair, denn sie sorgt dafür, dass natürliche und juristische Personen gemäss ihren Leistungsvermögen zur Gesundung des Zuger Staatshaushalts beitragen. Der Votant hat in der Eintretensdebatte darauf hingewiesen, dass der Kantons Zug seine Steuereinnahmen mit diversen Revisionen zu stark reduziert hat, so dass er nun zu tiefe Erträge generiert, um wichtige und richtige Aufgaben zu erfüllen. Es ist richtig,

dass nun gewisse Aufgaben und Kosten überprüft werden, aber auch die Einnahmenseite muss zur Debatte stehen. Die Kritik der AGF als emotional zu qualifizieren, hält der Votant für eine Strategie zur Verteidigung der bisherigen Politik; ob dieses Vorgehen fundiert ist, sei dahingestellt. Der Votant hält ganz sachlich nochmals fest, welche Steuersenkungen die AGF bekämpft hat:

- 2011: Nein zur Senkung der Gewinnsteuern für Kapitalgesellschaften mit Ausfällen für Kanton und Gemeinden von 50 Millionen Franken.
- 2008: Nein zur Senkung der Gewinnsteuern mit Ausfällen für Kanton und Gemeinden von 23,4 Millionen Franken.
- Nein zur Senkung der Vermögenssteuer bei Vermögen über 600'000 Franken mit Ausfällen von 19,8 Millionen Franken.
- Nein zur Milderung der Doppelbesteuerung von Aktionären mit Ausfällen für Kanton und Gemeinden von 7,2 Millionen Franken.
- 2006: Nein zur Milderung der Doppelbesteuerung von Aktionären mit Ausfällen von mehreren Millionen Franken.

Die AGF hält diese Senkungen für übertrieben. Stawiko-Präsident Gregor Kupper warf im Frühsommer 2014 der Stadt Zug zu Recht und ganz sachlich vor, sie habe bei ihrer letzten Steuergesetzrevision bzw. Steuerfussenkung übertrieben, und regte an, die Stadt müsse ihrer Finanzlage entsprechend eine Steuererhöhung um 2 bis 3 Prozent erwägen. Aus Sicht der AGF hat auch der Kanton spätestens bei der Steuergesetzrevision 2011 übertrieben. Die AGF stellt deshalb aus ehrlicher Sorge um den Staatshaushalt den **Antrag** auf eine massvolle Erhöhung des Steuerfusses um 2 Prozent auf 84 Prozent.

**Manuel Brandenburg** ist in den 1980er Jahren in Zug aufgewachsen. 1981 wurde Ronald Reagan Präsident der Vereinigten Staaten, für den Votanten schon damals ein grosser Mann: Als Neunjähriger erklärte der Votant seinem damaligen Lehrer Martin Meier, jetzt gebe es endlich mal frischen Wind in den USA. Ronald Reagan senkte in den USA die Steuern, wenn es grosse Defizite gab, um den Staat anzuspornen, haushälterischer mit seinen Mitteln umzugehen. Auch der Kanton Zug sollte gerade jetzt, mit Blick auf rote Zahlen, eine Steuersenkung vornehmen. Das würde bedeuten, dass das vorhin genehmigte Budget *de facto* angepasst würde, weil die budgetierten Einnahmen um rund 7,5 Millionen Franken gesenkt würden – was natürlich die Verwaltung anspornen würde, noch besser zum Geld der Bürger zu schauen. Aus diesem Grund stellt der Votant den **Antrag**, den Steuerfuss auf 80 Prozent zu senken, und dankt für die Unterstützung.

**Martin Stuber** will keine ökonomische Debatte lostreten, hält aber fest, dass sich die *Reaganomics* in den 1980er Jahren durchgesetzt haben und bis heute Bestand haben. Und was ist das Resultat? Man soll sich den Zustand der USA vor Augen führen, die astronomisch verschuldet sind und wo sehr viele der 51 Einzelstaaten technisch bankrott sind. Die USA funktionieren nur noch, weil der Dollar die Weltwährung ist. Das ist der einzige Grund, und es ist auch der Grund, wieso die USA militärisch, diplomatisch, mit Geheimdiensten und weltweitem Abhören verzweifelt versuchen, den Dollar als Weltwährung beizubehalten. In fünfzig Jahren wird man – wenn die Welt einigermaßen normal bleibt – in jedem Schulbuch lesen können, dass die *Reaganomics* der Beginn des Abstiegs der USA waren. Sie sind ein illustratives Beispiel dafür, wohin die SVP-Finanzpolitik führen würde. Und wem hat die Welt die weltweite Finanzkrise von 2008 zu verdanken? Der US-Finanzindustrie, welche von Reagan, von Bush und auch von Clinton befreit wurde.

**Alois Gössi** hat es schon in seinem Eintrittsvotum gesagt: Eine nachhaltige Entlastung des Staatshaushaltes soll auf drei Stufen stehen:

- Verzicht oder Reduktion von Ausgaben: Hier ist der Regierungsrat mit seinem Entlastungsprogramm 2015–2019 schon dran.
- Reduktion oder Verzicht auf einzelne grosse Investitionen.
- Steigerung der Einnahmen.

Mit Blick auf Letzteres stellt die SP-Fraktion wie die AFG den **Antrag** auf eine sehr moderate Erhöhung des Steuerfusses von 82 auf 84 Prozent. Allein diese Massnahme würde beim Staatshaushalt zu einer sehr spürbaren Entlastung von rund 15 Millionen Franken führen. Der Regierungsrat sagt zwar nicht grundsätzlich Nein zu einer Steuererhöhung, will diese Möglichkeit zeitlich aber erst dann prüfen, wenn alle Sparmassnahmen ausgeschöpft sind und es trotzdem nicht für ausgeglichene Rechnungen reichen würde. Der Votant ist überzeugt, dass Sparmassnahmen allein nicht reichen werden, weshalb schon jetzt eine moderate Steuererhöhung erfolgen kann. Man darf nicht vergessen, dass der Steuerfuss in den letzten Jahren nicht gesenkt wurde, die vier Steuergesetzrevisionen führten aber doch zu sehr grossen und massiven Steuerausfällen.

Zu Manuel Brandenburg: Die Absicht von Ronald Reagan war sehr hehr. Sein Plan, die Staatseinnahmen durch Steuerreduktionen letztendlich zu steigern, ging aber in keiner Art auf: Die Steuereinnahmen gingen massiv zurück, und als Folge davon gab es massive Staatsdefizite. Der Votant ist klar dagegen, diesen Fehler im Kanton Zug zu wiederholen.

Finanzdirektor **Peter Hegglin** empfiehlt, den Steuerfuss gemäss Antrag des Regierungsrats unverändert zu belassen. Stefan Gisler hat die Steuerausfälle quantifiziert und dabei die Gemeinde- und Kantonsebene zusammengenommen, während sich der Finanzdirektor am Morgen auf die Kantonsebene beschränkt hat. Wenn man beide Ebenen zusammennimmt, müsste man auch berücksichtigen, wie sich die jeweiligen Steuerfüsse entwickelt haben. Beim Kanton ist der Steuerfuss immer gleich geblieben, während die gemeindlichen Steuerfüsse – wie der Rat in Zusammenhang mit der ZFA-Debatte feststellen konnte – trotz der Steuergesetzrevisionen und der Steuersenkungen durchschnittlich um 10 Prozentpunkte gesunken sind. Auf Gemeindeebene hat es also zusätzlich zu den Steuersenkungen weitere Senkungen gegeben. In diesem Zusammenhang steht auch das Entlastungsprogramm. Es wurde am Morgen mehrfach gesagt, man dürfe die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden nicht zum Thema machen. Der Finanzdirektor ist allerdings der Meinung, man solle und dürfe das. Der Kanton hat seit 2008 nämlich Aufgaben in der Grössenordnung von 10,5 Millionen Franken von den Gemeinden übernommen, etwa im Bereich Kindes- und Erwachsenenschutz, und im Rahmen der ZFA-Revision hat er befristet die Gemeinden zusätzlich um 4,5 Millionen Franken pro Jahr entlastet. Solche Überlegungen sollten ebenfalls einfließen, zumindest sieht der Regierungsrat das vor. Und bevor nicht im Rahmen des Entlastungsprogramms eine Auslegeordnung vorgenommen worden ist, sollte man nicht im Bereich der Steuern ansetzen. In diesem Sinn dankt der Finanzdirektor für die Unterstützung des regierungsrätlichen Antrags.

## ABSTIMMUNGEN

### **Antrag 6: Festsetzung des Steuerfusses der allgemeinen Kantonssteuer für das Jahr 2015**

Der **Vorsitzende** hält fest, dass drei Anträge vorliegen:

- Antrag des Regierungsrats, dem sich die Staatswirtschaftskommission anschliesst: 82 Prozent.
- Antrag der AGF und der SP-Fraktion: 84 Prozent.
- Antrag von Manuel Brandenburg: 80 Prozent.

Der Vorsitzende hält fest, dass in der nun folgenden Dreifachabstimmung jedes Ratsmitglied eine Stimme hat.

Die Dreifachabstimmung ergibt das folgende Resultat:

- 82 Prozent: 38 Stimmen.
- 84 Prozent: 14 Stimmen.
- 80 Prozent: 15 Stimmen.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass der Antrag des Regierungsrats das absolute Mehr von 34 Stimmen erreicht hat.

- Der Rat setzt damit den Steuerfuss für das Jahr 2015 unverändert auf 82 Prozent der Einheitssätze fest.

### **Antrag 7: Kenntnisnahme des Finanzplans 2015–2018**

Der **Vorsitzende** hält fest, dass sich die Staatswirtschaftskommission dem Antrag des Regierungsrats anschliesst und der Kantonsrat gemäss § 21 Abs. 1 Satz 2 des Finanzhaushaltgesetzes den Finanzplan lediglich zur Kenntnis nimmt.

- Der Rat nimmt den Finanzplan 2015–2018 stillschweigend zur Kenntnis.

### **Antrag 8: Kenntnisnahme der Finanzierungsprognose bis 2030 zu kantonalen Investitionsprojekten**

Der **Vorsitzende** hält fest, dass sich die Staatswirtschaftskommission dem Antrag des Regierungsrats anschliesst und der Kantonsrat von der Finanzierungsprognose nur Kenntnis nimmt.

- Der Rat nimmt die Finanzierungsprognose bis 2030 stillschweigend zur Kenntnis.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass der Rat damit das Budget und den Finanzplan verabschiedet hat. Praxisgemäss gibt es keine Schlussabstimmung, weil kein Fall einer sinngemässen Anwendung von § 59 Abs. 1 GO KR vorliegt. Diese Praxis wird mit § 74 Abs. 1 der neuen Geschäftsordnung beibehalten.

Die Finanzdirektion wird eine Zusammenstellung der beschlossenen Abweichungen zum gedruckten Budgetbuch erstellen und versenden.



## TRAKTANDUM 6

**Gesetz über die öffentliche Beurkundung und die Beglaubigung in Zivilsachen (Beurkundungsgesetz; BeurkG): 2. Lesung**

Das Traktandum wurde verschoben (siehe Ziff. 1246).

## TRAKTANDUM 8 (vorgezogen)

**1251 Verlängerung des Einsatzes eines ausserordentlichen Ersatzmitglieds des Kantonsgerichts**

Es liegen vor: Berichte und Anträge des Obergerichts (2419.1 - 14732), der Justizprüfungskommission (2419.2 - 14762) und der Staatswirtschaftskommission (2419.3 - 14790).

Der **Vorsitzende** begrüsst Obergerichtspräsidentin Iris Studer-Milz. Er hält fest, dass gemäss § 41 Abs.1 Bst. I Ziff. 5 der Kantonsverfassung und § 16 Abs. 1 Bst. b des Gerichtsorganisationsgesetzes der Kantonsrat ausserordentliche Ersatzmitglieder für die Dauer der Verhinderung wählt, wenn ein voll- oder teilamtlicher Richter infolge Krankheit oder aus anderen Gründen voraussichtlich für mehrere Monate an der Ausübung des Amtes verhindert sein wird. Gemäss § 16 Abs. 2 GOG sind Gerichtsschreiberinnen und -schreiber in diesen Fällen als Ersatzmitglieder wählbar. Der Antrag des Obergerichts lautet: Laurent Krähenbühl sei für die Zeit ab 1. Dezember 2014 bis zum Stellenantritt eines ordentlich gewählten Mitglieds des Kantonsgerichts, längstens aber bis zum 30. Juni 2015, als ausserordentliches Ersatzmitglied des Kantonsgerichts zu wählen, und er sei für seine Tätigkeit in die 25. Gehaltsklasse, Stufe 10, einzustufen. Diese zusätzlichen Ausgaben sind bereits im Budget 2015 enthalten. Der Kantonsrat hat das Budget unter dem Vorbehalt verabschiedet, dass er den vorliegenden Antrag des Obergerichts gutheisst.

Die Justizprüfungskommission beantragt, auf die Vorlage einzutreten und den Einsatz von Laurent Krähenbühl als ausserordentliches Ersatzmitglied des Kantonsgerichts des Kantons Zug für die Zeit ab 1. Dezember 2014 bis zum Stellenantritt eines ordentlich gewählten Mitglieds des Kantonsgerichts, längstens bis 30. Juni 2015, zu verlängern. Die Stawiko beantragt Eintreten und Zustimmung.

## EINTRETENSDEBATTE

Obergerichtspräsidentin **Iris Studer-Milz** teilt in Ergänzung des Berichts des Obergerichts vom 12. August 2014 mit, dass Michael Beglinger am 13. November seine Demission als Kantonsrichter per 15. November 2014 eingereicht hat. Sein Arbeitseinsatz im Generalsekretariat der Direktion des Innern ist positiv verlaufen, weshalb er diese Stelle per 16. November definitiv angetreten hat. Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom vergangenen Dienstag die Ergänzungswahl für die vollamtliche Richterstelle auf den 8. März 2015 festgesetzt. Im Falle einer stillen Wahl könnte er die Gültigkeit der Wahl des neuen Mitglieds des Kantonsgerichts bereits im Januar oder Februar 2015 feststellen. Je nach gewählter Person bzw. deren allfälliger Kündigungsfrist kann sich der Stellenantritt aber um bis zu mehrere Monate verzögern. Um diese Lücke zu füllen, beantragt das Obergericht, den Einsatz von Laurent Krähenbühl bis zum Stellenantritt des ordentlich gewählten Mitglieds, längstens bis 30. Juni 2015, zu verlängern. Ein allfälliger zweiter Wahlgang findet am 3. Mai 2015 statt, so dass sich unter Umständen eine noch längere Verzögerung ergibt, aber auch in diesem Fall bleibt das Enddatum 30. Juni 2015 bestehen.

Die Obergerichtspräsidentin bittet, dem vorliegenden Antrag zu folgen und Laurent Krähenbühl zum ausserordentlichen Ersatzrichter zu wählen, damit er ab 1. Dezember ohne Unterbruch weiterwirken kann.

**Georg Helfenstein:** Die CVP Fraktion unterstützt den Vorschlag der Justizprüfungskommission, den Einsatz von Laurent Krähenbühl als ausserordentliches Ersatzmitglied des Kantonsgerichts bis längstens 30. Juni 2015 zu verlängern, um der Arbeitslast des Kantonsgerichts entgegenzuwirken. Die CVP nutzt die Gelegenheit, Laurent Krähenbühl für seinen Einsatz und die geleistete Arbeit herzlich zu danken. Er hat im Wissen darum, dass er wegen des Parteienproporz nach der Wahl eines neuen Kantonsrichters wieder in seine angestammte Tätigkeit zurückkehren wird, seine Arbeit zur Zufriedenheit des Obergerichts, aber auch ganz im Sinne des Kantons und der Rechtsstaatlichkeit geleistet. Die CVP-Fraktion empfiehlt, dem Antrag der Justizprüfungskommission zuzustimmen.

#### EINTRETENSBESCHLUSS

→ Eintreten ist unbestritten.

#### DETAILBERATUNG

Der **Vorsitzende** hält fest, dass keine anderen Personen zur Wahl vorgeschlagen werden. Gemäss § 67 der Geschäftsordnung erfolgen die dem Kantonsrat zustehenden Wahlen schriftlich und geheim. Das Obergericht beantragt Laurent Krähenbühl zur Wahl. Es handelt sich um eine echte Wahl und nicht nur um eine Bestätigungswahl oder um die Genehmigung einer bereits erfolgten Wahl. Die Mitglieder des Kantonsrats müssen somit auf den Wahlzettel einen Namen schreiben oder ihn leer lassen. Wahlzettel mit «Ja» oder «Nein» sind – anders als bei Bestätigungswahlen – ungültig.

Nach der Auszählung der Wahlzettel durch die Stimmzähler teilt der **Vorsitzende** das Ergebnis der Wahl mit:

Ausgeteilte Wahlzettel	Eingegangene Wahlzettel	Leere Wahlzettel	Ungültige Wahlzettel	In Betracht fallende Wahlzettel	Absolutes Mehr
69	69	6	1	62	32

Stimmen haben erhalten:	Anzahl Stimmen
Laurent Krähenbühl	58
Andere	4

→ Der Rat wählt Laurent Krähenbühl für die Zeit vom 1. Dezember 2014 bis zum Stellenantritt eines ordentlich gewählten Mitglieds des Kantonsgerichts, längstens bis 30. Juni 2015, zum ausserordentlichen Ersatzmitglied des Kantonsgerichts.

Der **Vorsitzende** gratuliert Laurent Krähenbühl zur Wahl und wünscht ihm viel Erfolg bei der Ausübung seiner Tätigkeit. Gemäss § 65 Abs. 2 des Gesetzes über die Organisation der Zivil- und Strafrechtspflege (Gerichtsorganisationsgesetz) vom 26. August 2010 erfolgt die Vereidigung vor dem Präsidium seines Gerichts.

Damit ist dieses Geschäft für den Kantonsrat abgeschlossen.

1252 TRAKTANDUM 7  
**Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für den «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus», Planung, Landerwerb und Bau, mit Genehmigung des Generellen Projekts**

Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrat (2274.1/.2 - 14392/93), der Kommission für Tiefbauten (2274.3 - 14583) und der Staatswirtschaftskommission (2274.4 - 14617).

Der **Vorsitzende** hält fest, dass die Kommission für Tiefbauten und die Staatswirtschaftskommission Eintreten und Zustimmung mit Änderungen beantragen.

EINTRETENSDEBATTE

**Daniel Thomas Burch**, Präsident der Kommission für Tiefbauten: Die Kommission für Tiefbauten ist sich einig, dass der Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus ein absolutes *Premium*-Projekt darstellt, das gefördert werden muss. Das ist ein Projekt nicht nur für die heutige, sondern auch für die nächsten Generationen. Wird der Stadttunnel heute nicht verwirklicht, wird es nie mehr eine Umfahrung der Innenstadt von Zug geben – und schon gar keine günstigere. Alle Kommissionsmitglieder waren sich bewusst, dass ein langer politischer Prozess und somit ein grosses Stück Arbeit vor ihnen liegt. Eintreten war nicht zuletzt auch deshalb unbestritten, damit die Kommission in der Detailberatung die verschiedenen Fragen diskutieren konnte.

Die Kommission war sich einig, dass der Stadttunnel zwar teuer ist, dass aber die Projektierung weit vorangeschritten und breit abgestützt ist. Das Konzept ZentrumPlus für die Innenstadt steht bereits. Die Vorteile des Stadttunnels sind bekannt und überzeugend. Die Kommission begrüsst, dass der Verkehr aus der Stadt verbannt wird. Sie ist auch der Meinung, dass der Stadttunnel seine volle Wirkung nur mit der «Kammerung» der Stadt und dem Projektbestandteil ZentrumPlus entfalten kann. Durch die vier Tunnelarme ist jede Kammer gut erschlossen. Obwohl für einzelne Kommissionsmitglieder Eintreten unbestritten war, wollten sie den Entscheid, ob sie dem Stadttunnel am Schluss zustimmen, von den Kosten und der Finanzierung abhängig machen. Demgegenüber vertraten die Kommissionsmitglieder die Meinung, dass auch die nächsten Generationen von diesem Projekt profitieren und daher ihren Anteil daran zahlen müssen; dazu aber später. Die Kommission ist einstimmig für Eintreten auf die Vorlage.

Die Kommission für Tiefbauten beriet die Vorlage im Herbst 2013 an zwei ganztägigen und zwei halbtägigen Sitzungen. Sie liess sich ausführlich über das Projekt orientieren und nahm einen Augenschein vor. Die Kommission stellte während der Beratung der Baudirektion über dreissig Detailfragen, vornehmlich zu verkehrstechnischen und immissionsrechtlichen Themen. Angesprochen wurde auch der Fragenkomplex Kosten, Kosteneinsparungen und Finanzierung. Dabei legte die Baudirektion unter anderem dar, was im Beitrag von 60 Millionen Franken der Stadt Zug zum Projekt Stadttunnel und ZentrumPlus enthalten ist und wie diese städtische Beteiligung ermittelt wurde. Die Kommission liess viele Ideen und Anregungen eingehend bezüglich Sparpotenzial und Auswirkungen prüfen, insbesondere wurde die SBB-Unterführung im Gubelloch thematisiert. Es zeigte sich, dass mit Einsparungen auch immer erhebliche Nachteile für einzelne Benutzergruppen entstehen; dazu sei auf den Kommissionsbericht verwiesen. Schliesslich wollte die Kommission wissen, weshalb man bei der Bewilligung des Objektkredits für die Erarbeitung des Generellen Projekts noch von Gesamtkosten von 520 Millionen Franken ausgegangen sei, und weshalb der Regierungsrat heute mit Gesamtkosten von 950 Millionen Franken rechne. Die Landerwerbskosten, aber auch die Finanzier-

barkeit des Projekts wurden besprochen. Insgesamt konnte die Baudirektion glaubhaft aufzeigen, wie im Laufe der Projektarbeit die Kosten genauer und umfassender ermittelt wurden und wie die Erhöhung zustande kam.

Der Gesamtkredit von 950 Millionen war bei den Mitgliedern der Kommission umstritten. Während die einen eine Kürzung um 100 Millionen Franken verlangten, wollten einige eine Kürzung auf 890 Millionen Franken. Wieder andere Kommissionsmitglieder wollten an der Höhe des beantragten Kredits festhalten. Schliesslich setzte sich eine Mehrheit mit dem Argument durch, dass die Reserven (Unvorhergesehenes) von 115 Millionen Franken um rund 50 Prozent zu kürzen seien. Die Kommission schlägt daher die Senkung des Objektkredits auf 890 Millionen Franken vor. Auf Grund des hohen Detaillierungsgrads des Projekts und der verschiedenen Abklärungen ist eine Kürzung der Reserven vertretbar, da kaum grosse Überraschungen zu erwarten sind.

Eine längere Diskussion entbrannte beim Thema der städtischen Beteiligung am Projekt. Während die einen von einer Beteiligung der Stadt von 10 Prozent des Gesamtbetrags ausgehen wollten, wehrten sich vornehmlich die Kommissionsmitglieder aus der Stadt Zug für die Beibehaltung der Beteiligung der Stadt Zug in der Höhe von 60 Millionen Franken. Schliesslich setzte sich im Dezember 2013 – also vor fast einem Jahr – der Antrag durch, wonach der Beitrag der Stadt Zug auf 80 Millionen Franken zu erhöhen und auf eine prozentuale Beteiligung zu verzichten sei. Dazu und zur Finanzierung des Projekts wird der Votant als Präsident der Kommission für Tiefbauten nach dem Votum des Präsidenten der Staatswirtschaftskommission weitere Ausführungen machen.

Warum ist der Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus ein absolutes *Premium*-Projekt? Die Antwort ist einfach: Es gibt keine bessere und wirksamere Lösung. Dies beweist nicht zuletzt die Gegnerschaft, namentlich der VCS. Selbst die Gegner müssen anerkennen, dass der Stadttunnel Zug das Ziel einer verkehrsberuhigten Innenstadt erreichen wird. Auch der VCS vermag kein Kritikpotenzial am Stadttunnelprojekt auszumachen. Als Alternative zum Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus bringt die Gegnerschaft lediglich einen rein ideologischen Ansatz vor, nämlich die Reduktion des Verkehrs. So soll z. B. die Bahnhofstrasse im Gegenverkehr geführt werden. Allerdings ist in mehreren Studien der Stadt Zug und der Baudirektion bereits aufgezeigt worden, dass diese Idee aufgrund des sich ergebenden Verkehrsstaus nicht funktioniert. Oder der VCS will die Bevölkerung zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens sensibilisieren, glaubt aber selbst nicht an den Erfolg dieser Massnahme, weil seiner Meinung nach nur Zwangsmassnahmen – etwa Reduktion der Parkplätze, wesentliche Erhöhung der Parkplatzgebühren, Dosieranlagen am Stadtrand und damit ein künstlicher Stau – zielführend wären. Weiter propagiert der VCS wieder den Minitunnel. Dieser wurde in der Variantenbetrachtung im Mitwirkungsverfahren ausgeschlossen, nicht zuletzt deshalb, weil ein Portalstandort in der Neugasse – so der Vorschlag des VCS –, also mitten in der Altstadt, mit den Schutzziele des «Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung der Schweiz» (ISOS) nicht vereinbar wäre. Dieses Projekt wäre gestützt auf Bundesrecht und nach Meinung der Eidgenössischen Natur und Heimatschutzkommission (ENHK) nicht bewilligungsfähig. Auch wenn das Portal an der Artherstrasse zu liegen käme, würde die Altstadt vom Verkehr nicht entlastet.

Die Gegnerschaft kritisiert auch die Kosten des Projekts. Mit 890 Millionen Franken sind diese unbestritten hoch. Die Bevölkerung der Stadt und des Kantons Zug erhält für dieses Generationenprojekt aber einen realen Gegenwert. Die Wirksamkeit rechtfertigt die Kosten dieses Projekts bei Weitem. Flanieren und Kaffeetrinken inmitten von Zug, eine ruhige und trotzdem erreichbare Altstadt, eine Steigerung der Lebensqualität etc.: All diese Vorteile können mit Hilfe des Stadttunnels Zug mit

ZentrumPlus erreicht werden. Die vorliegende Lösung wurde in einem breit abgestützten Verfahren unter Mitwirkung der Bevölkerung, der politischen Parteien und mit dem VCS im Begleitgremium erarbeitet. Von den Vorteilen werden auch die kommende Generationen profitieren können. Das ist viel wert. Man stelle sich vor, frühere Generationen hätten keine Visionen gehabt und den Bau des Gotthard-, Lötschberg- und Simplon-Eisenbahntunnels wegen der immensen Investitionen nicht an die Hand genommen. Wo wäre die Schweiz heute? Und wo werden die Stadt und der Kanton Zug ohne Stadttunnel in hundert Jahren sein?

Die Hoffnung auf Entlastung der Stadt Zug hat sich in den vergangenen Jahrzehnten wiederholt zerschlagen, weil nie eine überzeugende Umfahrungslösung gefunden werden konnte. Nun aber liegt ein Projekt vor, das dank öffentlicher Mitwirkung breit getragen wird und weit mehr bietet als eine blosser Umfahrung. Das Vorhaben eröffnet der Stadt und dem Kanton Zug die einmalige Chance, ihre Innenstadt von Zug neu zu gestalten und zum Nutzen vieler Nachfolgegenerationen umfassend aufzuwerten. Dieses Projekt soll gemeinsam angepackt werden, und das Zuger Stimmvolk soll darüber entscheiden, ob es diese Investition in eine prosperierende Zukunft will oder nicht. Für den Votanten und die Mehrheit der Kommission für Tiefbauten ist der Entscheid klar: Diese Investition in die Zukunft sind sie sich, ihren Kindern und Kindeskindern schuldig. Überzeugt wird der Votant Ja zum Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus und damit zur Stadt und zum Kanton Zug sagen. Er ruft die Ratsmitglieder auf, das ebenfalls zu tun.

**Gregor Kupper**, Präsident der Staatswirtschaftskommission, hält fest, dass er nach den heutigen Diskussionen zum Budget und zum Finanzplan aus finanzpolitischer Sicht eigentlich ein Nichteintreten beantragen müsste. Das wird er aber nicht tun: Die Staatswirtschaftskommission will auf die Vorlage eintreten und damit zumindest ermöglichen, dass eine detaillierte Debatte über dieses Mammutprojekt geführt werden kann. Und es sei vorweggenommen: Eine E-Mail-Umfrage nach Empfang des Zusatzberichts der Tiefbaukommission hat ergeben, dass die Mehrheit der Stawiko an ihren Anträgen festhalten will.

Der Stawiko-Präsident gliedert seine Ausführungen in drei Bereiche:

- Bautechnische Fragen: Die Stawiko hat das Geschäft in drei Sitzungen beraten. Dabei sind in bau- und verkehrstechnischer Hinsicht einige Fragen aufgetaucht, welche die Stawiko an die Baudirektion weitergeleitet und entsprechende Antworten erhalten hat; die wesentlichen Antworten finden sich in der Beilage zum Stawiko-Bericht. Die Antworten haben die Stawiko befriedigt. Weitere Fragen bezüglich Bau hat sie weitestgehend der Tiefbaukommission überlassen; sie wollte dieser nicht ins Handwerk pfuschen.

- Formelles Vorgehen: Der Regierungsrat beantragt das fakultative Referendum. Die Stawiko will ein Behördenreferendum und stellt den entsprechenden Antrag. Damit es überhaupt so weit kommt, braucht es heute zuerst mal einen Eintretensbeschluss sowie in zwei Monaten die Zustimmung des Kantonsrats zu diesem Projekt; erst dann wird der Kantonsrat definitiv über das Behördenreferendum abstimmen können. Die Stawiko legt Wert darauf, dass das Volk über dieses Geschäft entscheiden und Ja oder Nein zu diesem Thema sagen.

- Finanzielle Fragen: Das ist der schwierigste Teil der Vorlage. Wenn die Stawiko ein solches Geschäft berät, geht es nicht nur um das Einzelprojekt; vielmehr ist die Stawiko bei der vorliegenden Grössenordnung gefordert, Überlegungen zur gesamten Finanzlage des Kantons anzustellen. Und eigentlich müsste die Stawiko dem Kantonsrat ein Nein zu diesem grossen Brocken beantragen. Das wollte sie aber nicht tun, sondern sie wollte – mit Hängen und Würgen – nach einer gerade noch knapp verantwortbaren Lösung suchen. Es war der Stawiko bewusst, dass eine

Lösung in allen Bereichen Schmerzen bereiten wird; es ging ihr aber darum, diesen Schmerz möglichst gerecht und gleichmässig auf die Nutzniessenden zu verteilen. Die Stawiko beantragt deshalb die unten auf Seite 1 ihres Berichts aufgeführte Finanzierung in vier Teilen. Zu den einzelnen Positionen nimmt der Votant wie folgt Stellung:

- **Investitionsbeitrag der Stadt Zug:** Die Stawiko beantragt einen städtischen Beitrag von 120 Millionen Franken. Sie hat im Rahmen ihrer Beratung die Baudirektion aufgefordert, eine Nutzenrechnung zu erstellen, wobei sich der Nutzen selbstverständlich nicht exakt berechnen, sondern nur schätzen lässt. Die Schätzung der Baudirektion, die dem Stawiko-Bericht beiliegt, kommt auf 133,5 Millionen Franken unmittelbaren Nutzen für die Stadt Zug. Die Stawiko beantragt – wie gesagt – einen Beitrag der Stadt von 120 Millionen Franken. Vor zwei Tagen hat der Stadtrat von Zug die Mitglieder des Kantonsrats in einem Brief informiert, dass damit die Schmerzgrenze überschritten sei. Wie aber schaut das aus bei den Fahrzeughaltern und den übrigen Steuerpflichtigen? Wieso soll der Fahrzeughalter oder der Steuerzahler im Ennetsee Ja sagen zum Schmerz, der ihm zugefügt wird? Wenn man nicht Gerechtigkeit walten lässt und den grössten Nutzniesser einen entsprechenden Teil bezahlen lässt, kommt auf kantonaler Ebene mit Sicherheit nie ein Ja zustande. Hier sind die Befürworter gefordert! Wenn es dem Stadtrat gelingt, diese Problematik seinen Bürgern korrekt und offen zu kommunizieren, besteht die Möglichkeit, ein Ja zu erreichen. Wenn der Stadtrat das nicht schafft oder nicht schaffen will, dann verzichtet er lieber gleich auf den Stadttunnel.
- **Teilkredit von 300 Millionen Franken, finanziert durch einen 50-prozentigen Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuer:** Auf ersten Blick sind 50 Prozent Zuschlag sehr viel – und damit das Projekt zum Scheitern verurteilt. Man muss aber bedenken, dass die Motorfahrzeugsteuer seit Jahrzehnten nie erhöht wurde. 50 Prozent sind für Otto Normalverbraucher ungefähr 150 Franken pro Jahr, und wenn der Fahrzeughalter nicht bereit ist, diesen Betrag für die Durchfahrt durch den Stadttunnel und die entsprechenden Vorteile zu bezahlen, dann soll er es bleiben lassen. Der Betrag von 300 Millionen Franken führt zwar via Baukosten zu einem Liquiditätsabfluss beim Kanton. Durch die beantragte Einführung des Zuschlags auf den 1. Januar 2016 findet wahrscheinlich aber sogar eine Vorfinanzierung statt, weil die entsprechenden Kosten für die Stadttunnel wohl erst später anfallen. Zudem hat diese Variante den positiven Effekt, dass sie sich in keiner Art und Weise auf die Laufende Rechnung auswirkt. Der Betrag von 300 Millionen Franken wird aktiviert und quasi wie ein Darlehen durch den Zuschlag über die Motorfahrzeugsteuer abgetragen. Der Zuschlag ist so angesetzt, dass er nach 18 bis 20 Jahren automatisch wieder wegfällt.
- **235 Millionen Franken zulasten der Investitionsrechnung:** Dieser Betrag geht via Investitionsrechnung über die Laufende Rechnung zuletzt zulasten der normalen Steuern. Er ist der Beitrag des ÖV und des Langsamverkehrs an das Projekt. Er führt zu einem Liquiditätsabfluss und belastet die Laufende Rechnung durch die gesetzlich gegebene Abschreibung von 10 Prozent über Jahre hinweg, selbstverständlich degressiv, wie im Finanzhaushaltsgesetz niedergeschrieben.
- **Aus der Spezialfinanzierung Strassenbau will die Stawiko 235 Millionen Franken, die Tiefbaukommission 355 Millionen Franken nehmen.** Wohlverstanden: Dieser Topf ist bereits leer, wenn es mit dem Stadttunnel losgeht: Die Spezialfinanzierung Strassenbau wird schon mit dem von der Stawiko vorgeschlagenen Betrag arg strapaziert; die Tiefbaukommission überspannt den Bogen mit 355 Millionen Franken eindeutig. Sie schreibt etwas nonchalant, dass die Spezialfinanzierung irgendwann um 2040 wahrscheinlich wieder ausgeglichen sein werde – und blendet dabei § 8 Abs. 2 des Finanzhaushaltsgesetzes einfach aus. Dieser lautet: «Vorschüsse an

Spezialfinanzierungen sind zulässig, wenn zweckgebundene Einnahmen die Ausgaben vorübergehend nicht decken.» Wenn man davon ausgeht, dass die Spezialfinanzierung aufgrund bereits beschlossener Projekte schon Anfang der 2020er Jahre aufgebraucht sein wird, spricht man von einem Zeitraum von mindestens zwanzig Jahren. Da kann von «vorübergehend» keine Rede sein. Wenn der Kanton bzw. der Kantonsrat aber selbst so einfach gegen seine eigenen Gesetze verstösst, stellt sich die Frage, wieso denn die Bevölkerung sich noch an die Gesetze halten soll. Dann wird der Kantonsrat als Legislative ja geradezu überflüssig.

Zusammenfassend hält der Stawiko-Präsident als Fazit fest:

- Die Stawiko-Variante lässt sich nach der Budgetdebatte gerade noch knapp beantworten.
- Wenn der Stadttunnel gebaut werden soll, müssen *alle* bluten, dies hoffentlich möglichst gleichmässig.
- Die Befürworter sind gefordert, die Argumente offen zu kommunizieren. Dabei darf nicht vergessen werden, dass der Staat die ganze Zuger-Bevölkerung ist. Wenn das Volk Ja sagt zu diesem Projekt, ist es der Auftraggeber, und als Auftraggeber muss es seinen Auftrag bezahlen. Regierungsrat und Baudirektion sind lediglich Auftragnehmer und führen aus, was ihnen in Auftrag gegeben wird. Wenn es für unmöglich gehalten wird, dieses Faktum gegenüber der Bevölkerung offen und fair zu kommunizieren, verzichtet man lieber gleich und erspart sich viel Arbeit und finanzielle Risiken.

Die Staatswirtschaftskommission beantragt, auf die Vorlage einzutreten und ihrem Finanzierungsmodell zuzustimmen.

**Daniel Thomas Burch**, Präsident der Tiefbaukommission, wiederholt, dass die Kommission die Vorlage der Regierung zum Stadttunnel mit Zentrum Plus vor gut einem Jahr beraten hat. Damals waren die finanziellen Prognosen für den Kanton Zug noch intakt und keine Gewitterwolken am Himmel zu erkennen. Dagegen stand die Stadt Zug vor grossen finanziellen Herausforderungen. Heute hat sich die Grosswetterlage etwas verändert. Die Tiefbaukommission ist sich der Verantwortung bewusst, einerseits für ein gutes Projekt einzustehen, aber auch die nötige Verantwortung für die Finanzierung mitzutragen. Aufgrund des Berichts und Antrags der Staatswirtschaftskommission und der neuen finanziellen Prognosen für den Kanton Zug sah sie sich veranlasst, vor der Kantonsratsdebatte über diese Vorlage nochmals eine Sitzung durchzuführen, um die eigene Haltung bezüglich Finanzierung gegenüber dem Vorschlag der Stawiko zu überprüfen und allenfalls abzustimmen. Dies ist zwar unüblich, aber besondere Situationen verlangen besondere Aktionen. In einer ersten Phase ist die Tiefbaukommission zum Schluss gekommen, den Ball der Stawiko aufzunehmen, auf deren Finanzierungsvorschlag einsteigen und sich an deren Systematik zu orientieren. Die Aufteilung der Finanzierung auf vier Pfeiler macht auch aus Sicht der Tiefbaukommission – unter Berücksichtigung der aktuellen Finanzprognosen – durchaus Sinn. Zu den einzelnen Pfeilern des Finanzierungsmodells:

- Beitrag aus der allgemeinen Staatsrechnung: Die Kommission für Tiefbauten teilt die Einschätzung der Stawiko. Mit der Übernahme der Projektkosten im Umfang von 235 Millionen Franken werden nur rund 25 Prozent der Gesamtkosten des Projekts durch die allgemeine Staatsrechnung berappt und diese somit erheblich entlastet. Einen solchen Antrag lehnte die Tiefbaukommission in ihren Beratungen noch ab. Nun liegen aber neue Fakten auf dem Tisch, und diese gilt es zu beachten, insbesondere mit Blick auf die Wunschliste mit den verschiedenen, z. T. grossen Investitionsprojekten.

- Investitionsbeitrag der Stadt Zug: Der Regierungsrat hat in seiner Vorlage den Investitionsbeitrag der Stadt Zug noch auf 60 Millionen Franken festgelegt. Im Bericht der Regierung wurde der Kostenanteil für die Aufwendungen für ZentrumPlus und für die angrenzenden Gebiete, insbesondere für die Aufwertung der SBB-Unterführung Gubelstrasse, sowie für die flankierenden Massnahmen mit insgesamt 107,7 Millionen Franken aufgeführt. Die Kommission für Tiefbauten stimmte in ihren damaligen Beratungen deshalb einer Erhöhung des Beitrags auf 80 Millionen Franken zu, dies nicht zuletzt unter Berücksichtigung der damaligen Belastung der Stadt Zug durch den ZFA. Die Tiefbaukommission kann der Argumentation der Stawiko zur Erhöhung des Beitrags der Stadt Zug auf 120 Millionen Franken teilweise folgen. Der Stadttunnel mit ZentrumPlus wird der Stadt einen grossen Nutzen bescheren. Der Zusatznutzen des kantonalen Projekts für die Stadt Zug ist erheblich, und es ist legitim zu verlangen, dass die Stadt sich angemessen an den Investitionskosten beteiligen muss. Die Berechnung zur Festlegung des Kostenteilers beruhte auf anerkannten Regeln, die jedoch einen gewissen Spielraum offen lassen. Während die Stadt Zug zu Beginn der Verhandlungen von rund 20 bis 30 Millionen Franken ausging, lagen die Vorstellungen bei der Baudirektion bei rund 100 Millionen Franken. Schliesslich schlug der Regierungsrat eine Investitionsbeteiligung der Stadt Zug von 60 Millionen Franken vor. Die Kommission für Tiefbauten erachtet – in Anlehnung an den von der Baudirektion vorgeschlagenen Ausgangswert der Verhandlungen zwischen der Stadt Zug und dem Kanton – eine Beteiligung der Stadt Zug von 100 Millionen Franken als gerechtfertigt. Sie beantragt deshalb, den Investitionsbeitrag der Stadt Zug auf 100 Millionen Franken festzulegen.

- Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer: Die Kommission für Tiefbauten ist sich bewusst, dass eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer sehr unpopulär ist. Trotzdem unterstützt sie die Idee, mit einer projektbezogenen und befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern die Mitfinanzierung des Stadttunnels mit ZentrumPlus sicherzustellen. Es ist wichtig, dass die Motorfahrzeugsteuererhöhung ohne weiteren Entscheid des Kantonsrats automatisch wieder dahinfällt.

Die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Zug sind im Vergleich zu den andern Kantonen durchschnittlich hoch. Im Kanton Zug haben die Personenwagen im Schnitt einen Hubraum von zwei Litern. Für diese Hubraumklasse beträgt die Jahressteuer 330 Franken. Mit der von der Stawiko beantragten Erhöhung um 50 Prozent würde die Steuer 495 Franken betragen. Damit würde der Kanton Zug bezüglich Motorfahrzeugsteuer zwar noch nicht zu den teuren Kantonen gehören, aber nahe zu diesen aufschliessen. Trotzdem ist die Tiefbaukommission der Ansicht, dass die von der Stawiko vorgeschlagene Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zu massiv ist. Sie vertritt auch die Meinung, dass lediglich ein Teilbetrag von 200 Millionen Franken mit einem Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuern zu finanzieren ist. Diese Höhe ist völlig ausreichend, zumal die Spezialfinanzierung Strassenbau den Restbetrag unbestrittenermassen zu tragen vermag – auch wenn es lange dauert, bis hier die Rechnung wieder ausgeglichen ist. Die Motorfahrzeugsteuereinnahmen des Kantons betragen pro Jahr rund 30 Millionen Franken. Gemäss Vorschlag der Stawiko würde mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern um 50 Prozent der Teilbetrag von 300 Millionen Franken mit Zins und Zinseszinsen in etwa siebzehn Jahren erreicht. Mit dem Zuschlag gemäss Stawiko wäre der Teilbetrag im Jahr 2033, also drei bis vier Jahre nach der Eröffnung des Stadttunnels, wohl erreicht. Fahrzeughalterinnen und -halter, welche heute sechzigjährig und älter sind, würden den Stadttunnel über den projektbezogenen und befristeten Motorfahrzeugsteuerzuschlag zwar erheblich mitfinanzieren, könnten selbst vom Projekt aber wohl kaum mehr profitieren. Aus diesem Grund vertritt die Kommission für Tiefbauten dezidiert die Meinung, dass ein projektbezogener und befristeter Zuschlag von 25



Prozent genügen muss. Mit diesem Zuschlag kann der Mitfinanzierungsbeitrag von 200 Millionen Franken in rund 27 Jahren erreicht werden. Damit wird die Finanzierung auf mehrere Generationen verteilt. Im Namen der Tiefbaukommission beantragt der Votant deshalb, den Teilbetrag von 200 Millionen Franken mit einem Zuschlag von 25 Prozent auf die Motorfahrzeugsteuern zu finanzieren.

Noch ein paar Worte zur Bedeutung der Motorfahrzeugsteuern: Die Kosten eines Fahrzeugs setzen sich aus verschiedenen Positionen zusammen, nämlich aus den Fixkosten – dazu gehören die Motorfahrzeugsteuern – und aus den variablen Kosten. Der prozentuale Anteil der Motorfahrzeugsteuern an den Gesamtkosten eines Kleinwagens bei einer jährlichen Fahrleistung von 10'000 Kilometer beträgt knapp 4 Prozent. Und je teurer das Auto, je grösser die jährliche Fahrleistung und je höher der Treibstoffverbrauch sind, desto marginaler wird der Anteil der Motorfahrzeugsteuern. Zum Vergleich: Im Kantons Zug werden Abstellplätze für 150 und mehr Franken pro Monat angeboten und bezahlt. Das sind 1800 Franken pro Jahr, nur um das Auto in der Nähe des Arbeitsplatzes abstellen zu können; dazu kommen noch die Kosten für den Abstellplatz zu Hause. Auch der Votant ist gegen generelle Erhöhungen von Steuern, aber mit diesem Beitrag erhält man eine konkrete Gegen- und Mehrleistung.

- **Spezialfinanzierung Strassenbau:** Die Spezialfinanzierung Strassenbau wird – dies zur Erinnerung – von den ordentlichen Motorfahrzeugsteuern und den Einnahmen aus dem Treibstoffzuschlag gespeist; jährlich kommen rund 30 Millionen Franken in diesen Topf. Wenn die Belastung der allgemeinen Staatsrechnung auf 235 Millionen Franken festgelegt, der Investitionsbeitrag der Stadt Zug im Vergleich zum Vorschlag der Stawiko um 20 Millionen Franken gekürzt und der mit einem Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuern finanzierten Teilbetrag um 100 Millionen Franken entlastet wird, muss die Spezialfinanzierung Strassenbau diese Reduktionen ausgleichen. Faktisch führt dies dazu, dass die Spezialfinanzierung mit 120 Millionen Franken mehr belastet wird und dadurch einen Gesamtbetrag von rund 355 Millionen Franken zum Projekt Stadttunnel mit ZentrumPlus beisteuern wird. Diese Mehrbelastung ist für die Spezialfinanzierung Strassenbau nach Ansicht der Tiefbaukommission ohne weiteres tragbar. Gemäss dem ursprünglichen Finanzierungsvorschlag der Tiefbaukommission wäre die Spezialfinanzierung Strassenbau mit insgesamt 405 Millionen Franken belastet worden. Berechnungen zeigen, dass die Spezialfinanzierung mit dieser Belastung und mit der Realisierung der weiteren noch anstehenden Strassenbauprojekte – Tangente Zug/Baar, Umfahrung Cham–Hünenberg, Strassenbauprogramm etc. – in den Jahren 2045 bis 2050 wieder ohne Verschuldung dastehen würde. Mit dem Vorschlag der Stawiko würde dieser Zeitpunkt bereits kurz nach der Eröffnung des Stadttunnels nach 2030 erreicht werden. Mit dem Vorschlag der Tiefbaukommission wird dieser Zeitpunkt etwas nach hinten verschoben, und man kann damit rechnen, dass man 2040 wieder eine ausgeglichene Rechnung hätte. Die Finanzierung dieses Mehrgenerationenprojekts wird dadurch auf mehrere Generationen aufgeteilt. Dies ist angesichts des Nutzens des Strassenbauprojekts von mehreren Jahrzehnten ab Eröffnung sehr wohl gerechtfertigt. Der Antrag der Kommission für Tiefbauten lautet daher: Die Spezialfinanzierung Strassenbau soll zur Finanzierung des Stadttunnels mit ZentrumPlus mit einem zusätzlichen Betrag in der Höhe von 120 Millionen, gesamt haft mit 355 Millionen Franken, belastet werden.

Zusammengefasst: Mit dem von der Staatswirtschaftskommission vorgeschlagenen und von der Kommission für Tiefbauten modifizierten Finanzierungsvorschlag beteiligt sich die allgemeine Staatskasse noch mit rund 25 Prozent der Gesamtkosten am Projekt Stadttunnel mit ZentrumPlus. Die restlichen rund 75 Prozent der Kosten werden vorwiegend verursachergerecht auf die Nutzenden aufgeteilt, namentlich

auf die Stadt Zug, weil sie zu den Gewinnern des Projekts gehört, auf die Motorfahrzeughalterinnen und -halter mit dem Motorfahrzeugsteuerzuschlag sowie auf die Spezialfinanzierung Strassenbau. Ein Beitrag aus der allgemeinen Staatskasse an die Gesamtkosten im Umfang von rund 25 Prozent rechtfertigt sich auch deshalb, weil sowohl der Langsamverkehr als auch der öffentliche Verkehr und die gesamte Bevölkerung des Kantons Zug zu den Gewinnern gehören. Mit der Aufwertung im Rahmen von ZentrumPlus entsteht ein erheblicher Zusatznutzen für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs.

**Andreas Lustenberger:** Die heutige Debatte und die daraus resultierenden Entscheide werden die Zukunft des Kantons Zug für viele Jahre prägen. Mit der heutigen Behandlung der Vorlage «Stadttunnel und ZentrumPlus» geht ein mehrjähriger, wenn nicht jahrzehntelanger Prozess zu Ende. In diesen Prozess haben viele Akteure sehr viel Zeit, aber auch Herzblut investiert. Der AGF ist es ein Anliegen, allen beteiligten Akteuren für die geleistete Arbeit zu danken.

Ist der Stadttunnel das viele Geld wert? Und bringt der Stadttunnel die erhoffte Entlastung? Wer sind die Gewinner, wer sind die Verlierer? Mit all diesen Fragen hat sich die AGF intensiv auseinandergesetzt und verschiedene Szenarien abgewogen. Für die AGF ist klar: «ZentrumPlus» ist eine grosse Chance für die Stadt Zug, die Innenstadt als lebendigen Ort für Wohnen, Freizeit, Begegnung, aber auch für verschiedenste Einkaufsläden und das lokale Gewerbe positiv zu gestalten. Es stellen sich zwei Kernfragen:

- Führen Stadttunnel und ZentrumPlus wirklich zu einem attraktiven Zentrum?
- Können und wollen sich die Stadt und der Kanton das vorliegende Projekt von rund 900 Millionen plus Folgekosten trotz Sparpaketen überhaupt leisten?

Der Stadttunnel an sich führt weder zu weniger noch zu mehr Verkehr, sondern verlagert den Verkehr aus der Innenstadt und zentralisiert diesen bei den Portalen. Der motorisierte Verkehr wird also weiterhin stocken, Autos mit laufenden Motoren werden im Stau stehen – und die Frage ist berechtigt: Lohnen sich dann diese Ausgaben wirklich? Sie können sich lohnen, wenn Kanton und Stadt zusätzliche, verkehrsreduzierende Massnahmen treffen, wie einen attraktiven und finanzierbaren ÖV und ideale Bedingungen für den Langsamverkehr. Winterthur oder Schaffhausen sind gute Beispiele für florierende Zentren ohne motorisierten Verkehr. Die AGF erwartet deshalb von allen Parteien eine Zusicherung, dass diese ein weitgehend autofreies und fussgängerfreundliches ZentrumPlus unterstützen. Gewisse Quartiere können durch den Stadttunnel vom motorisierten Verkehr entlastet werden, andere Quartiere müssen mit einer Mehrbelastung rechnen. Unverständlich findet die AGF aber, dass mit der im Richtplan eingetragenen Verlängerung der General-Guisan-Strasse eine massive Verschlechterung für das Hertiquartier in Kauf genommen wird. Auch hier erwartet die AGF eine Zusicherung aller Parteien über die Streichung der angesprochenen Verlängerung.

Die Regierung kündigte ein Sparprogramm in Bildung, Kultur und Umwelt an. Es ist ein völlig falsches Signal, wenn für den Stadttunnel die Staatskasse erhalten muss. Strassen sind ganz klar verursachergerecht zu finanzieren, weshalb die AGF klar die zweckgebundene Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer gemäss dem Vorschlag der Stawiko unterstützt. Zudem wehrt sie sich vehement gegen die basarartigen Vorschläge zum Beitrag der Stadt Zug seitens der Stawiko und der Tiefbaukommission. Die Stadt Zug hat deutlich mitgeteilt, wie viele Finanzmittel sie für das Projekt aufbringen kann.

Die AGF findet es zudem unverständlich, dass die Regierung für ein solches Riesenprojekt nur ein einstufiges Verfahren wählt. Dieses Vorgehen öffnet Tür und Tor für

Fehlinformationen und Verwirrungen gegenüber dem Stimmvolk, wie zuletzt die Diskussionen über die Tangente Zug/Baar eindrücklich manifestiert haben. Die Zugerinnen und Zuger werden auch beim Stadttunnel wiederum einen Kredit für ein Projekt sprechen, welcher nach der Detailplanung nochmals um einiges anders aussehen kann. Die AGF wird deshalb in der Detailberatung einen Antrag für das zweistufige Verfahren stellen.

Wenn der Kanton Zug 900 Millionen Franken investiert, muss der Mehrwert garantiert sein. Die AGF ist grossmehrheitlich für Eintreten auf die Vorlage. In der Detailberatung plädiert sie für einen Beitrag der Stadt Zug von 60 Millionen Franken, für den Antrag der Stawiko bezüglich Motorfahrzeugsteuererhöhung und – für die verbleibenden Kosten – eine Abschöpfung von 75 statt 50 Prozent aus dem Strassenbaufonds. Nach der ersten Lesung wird die AGF das durch den Kantonsrat geschnürte Gesamtpaket beurteilen und über ein Ja oder Nein befinden. Geht die Finanzierung zu stark zulasten der normalen Staatskassen von Stadt und Kanton und bleiben Zweifel an der effektiven Umsetzung von ZentrumPlus, ist ein Nein sicher.

Persönlich fügt der Votant an, dass ihm als jungem Zuger vor allem die enormen Kosten, die lange Bauzeit und das grosse Fragezeichen betreffend Nutzen Sorgen bereiten. Ein Tunnel führt nebst den Investitionskosten zu teuren Betriebs-, Unterhalts- und im Endeffekt auch Totalsanierungskosten. Für den Votanten stellt sich hier die Frage von Notwendigem und Wünschbarem. Wenn am Schluss das Geld fehlt, um jungen Zuger Familien genügend bezahlbaren Wohnraum bereitzustellen, und wenn die derzeitig ungebremste «Entzugerung» weitergeht, ist er nicht bereit, einen so hohen Beitrag zu «verlochen».

**Barbara Gysel:** Bei der Vorlage für den Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus darf gestrotzt von einem Jahrhundertprojekt gesprochen werden. Das Vorhaben ist einem langen, ja jahrzehntelangen Prozess und unter intensiver Mitwirkung der Bevölkerung entstanden. Dafür sei allen Beteiligten herzlich gedankt. In der Bilanz liegt jetzt ein Projekt vor, dem viel Qualität attestiert werden kann: Ja, es ist ein sehr gutes Projekt. Es bleibt indes die Frage: Ist uns der Stadttunnel 1 Milliarde Franken wert? Im Laufe des Prozesses sind die Kosten angestiegen, nämlich von ursprünglich 600 Millionen auf knapp 1 Milliarde Franken. Das ist darauf zurückzuführen, dass verschiedene Wünsche eingebracht wurden, auch wenn diese als *Nice to have*, aber nicht unbedingt als notwendig zu bezeichnen sind.

Was passiert mit dem Stadttunnel tatsächlich? Als Erstes hält die SP-Fraktion hier fest, dass der Verkehr nicht reduziert, sondern nur verlagert wird. Man investiert rund 1 Milliarde Franken, ohne dass dabei auch nur *ein* Auto weniger auf den Zuger Strassen fährt. Im Gegenteil. Es gilt zumeist: Mehr Strassen bringen automatisch mehr Verkehr, wie das Beispiel die Nordzufahrt in der Stadt Zug bereits gezeigt hat. Als Zweites hält die SP-Fraktion fest, dass der Verkehr in heutige Wohnquartiere verlagert wird, so etwa bei der Ausfahrt Göbli-/Gubelstrasse. Entlastet wird die Innenstadt, wo allerdings heute schon kaum mehr Personen und schon gar keine Familien mehr wohnen. Mit einer grossen Verkehrszunahme haben dafür heutige Wohnquartiere zu rechnen. Ihre Wohnqualität wird massiv eingeschränkt werden. Insofern geht es bei diesem Projekt auch um Fragen der Mobilität: Wo wird gelebt, wo gearbeitet und wo gewohnt?

Als Drittes hält die SP fest, dass die Abluft mit dem Abluftbauwerk im Göbli direkt in dieses Quartier getragen wird. Natürlich wird die Luft gefiltert ausgestossen; trotzdem aber wird die Gegend zusätzlich belastet, denn es ist nicht davon auszugehen, dass die Abluft den Tunnel geklärt verlässt, als sie eingebracht wurde.

Zur Entlastung der Innenstadt von Zug vom Motorisierten Individualverkehr: In der Innenstadt von Zug befinden sich mehrere Parkhäuser, die auch weiterhin angefahren werden können bzw. müssen, etwa die Parkhäuser Bundesplatz, Neustadt, Neugasse oder Casino. Mit dem Neubau des Parkhauses an der Poststrasse werden weitere 150 Parkplätze erstellt. Auch dieses muss trotz Beruhigung der Innenstadt genau durch diese Strasse erschlossen werden. Das heisst nichts anderes, als dass die Parkhäuser im Zentrum und nicht an den Eigangstoren der beruhigten Zonen der Innenstadt stehen. Von einer wirklich beruhigten Zone kann unter dieser Voraussetzung und unter der Berücksichtigung des weiterhin zirkulierenden ÖV kaum gesprochen werden. In diesem Sinne sind auch die Visualisierungen in der Vorlage zu relativieren.

Bei den Kosten scheint ein eigentliches «Jekami» entbrannt zu sein, dies insbesondere, was den Betrag der Stadt Zug betrifft. Erst musste die Stadt 60 Millionen Franken beisteuern, dann wurden es 80 Millionen, dann 120 Millionen und nun noch 100 Millionen. Den Beitrag der Standortgemeinde – in diesem Fall der Stadt Zug – könnte man aber auch als systemwidrig bezeichnen. So müssen nämlich die Gemeinden Cham und Hünenberg keinen einzigen Franken an die Umfahrung Cham–Hünenberg beisteuern. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass zu einem späteren Zeitpunkt die Gemeinde Unterägeri einen Beitrag an die Umfahrung zu leisten hat. Die Stadt Zug hat sich in einem ersten Schritt bereit erklärt, 60 Millionen Franken beizutragen. In einem zweiten Schritt wurde diesen Betrag freundlicherweise auf 80 Millionen Franken erhöht. Die Stawiko fordert nun 120 Millionen, die von der Stadt Zug aus verständlichen Gründen abgelehnt werden. Die SP-Fraktion erachtet einen Beitrag von 80 Millionen Franken als Obergrenze. Eine höhere Belastung ist für die Stadt Zug nicht tragbar.

Die Finanzen des Kantons Zug stehen – wie vom Stawiko-Präsidenten dargelegt – auf Rot. Die SP-Fraktion ist grossmehrheitlich der Meinung, dass darin eine Investition von rund 1 Milliarde Franken keinen Platz hat, auch wenn sie das Projekt – es sei wiederholt – qualitativ klar als gut bewertet. Für die SP-Fraktion geht das Preis-Leistungs-Verhältnis insgesamt aber nicht auf. Sie sieht auch, wohin es führt, wenn in dieser Grössenordnung in den Strassenbau investiert wird und auf der anderen Seite bei den Sozialausgaben direkt gespart wird. In diesem Sinne lehnt die SP-Fraktion die Vorlage in der Schlussabstimmung ab.

Eine Bemerkung zum Schluss: SP-Vertretungen haben in der Vergangenheit massgeblich zur Tunnelentwicklung beigetragen und sie sogar angestossen. Die SP hat es sich intern nicht leicht gemacht und ist erst nach einem langen Prozess und mehreren Veranstaltungen zum Schluss gekommen, trotz des guten Projekts und trotz der teilweisen Erhöhung der Lebensqualität in der Innenstadt den Stadttunnel abzulehnen.

**Rainer Suter** spricht für die SVP-Fraktion und nimmt zuerst zu einigen Aussagen von linker Seite Stellung. Er hält fest, dass die Verlängerung der General-Guisan-Strasse bereits gestorben ist; das Thema wird von linker Seite hier einzig als Projektkiller wieder hervorgeholt. Auch ist er irritiert über die Angabe, der Stadttunnel koste 1 Milliarde Franken; tatsächlich sind es mehr als 10 Prozent weniger. Und bei der Umfahrung Cham–Hünenberg bezahlt Cham für die Umgestaltung mit; es ist also nicht so, dass Cham nichts bezahlt. Es sind Unwahrheiten, die da erzählt werden. Für sein eigenes Votum hofft der Votant, dass es einigermaßen neutral und nicht so emotional wie von linker Seite ausfällt.

Für die steigende Mobilität der Bevölkerung ist eine nachhaltige Förderung aller Verkehrsmittel zwingend. Für die Stadt Zug und den motorisierten Verkehr gibt es keine bessere Verkehrsentslastung als der geplante Stadttunnel. Auch die SVP-

Fraktion schliesst sich dieser Meinung an und ist einstimmig überzeugt, dass die 890 Millionen Franken richtig investiert sein werden.

Beim Arbeitgeber des Votanten trat am 1. Januar 1981, also vor 34 Jahren, ein junger Bauführer seine Stelle an. Einer seiner ersten Aufträge bestand darin, sofort ein Projekt für die Verlegung der Kabeltrasse beim Tunnelportal des Stadttunnels zu erarbeiten. Der Mitarbeiter ist nun seit fünf Jahren pensioniert. Von seinem Vorprojekt wurde nichts realisiert; das meiste ist nach dem heutigen Stand der Technik nicht mehr brauchbar. Der Votant will damit Folgendes sagen: Die Planung der Umfahrung der Stadt Zug mit «ZentrumPlus» für die Verkehrsberuhigung der Innenstadt war noch nie so weit fortgeschritten wie jetzt: zum Greifen nahe. Jetzt ist es zwingend notwendig, einen Nagel einzuschlagen – oder besser gesagt: ein Loch zu graben. Wenn nicht jetzt, wann dann? Später werden für den Stadttunnel freigehaltene Grundstücke überbaut worden sein, und somit wird es heissen: Rien ne va plus. Über den Zusatzantrag der Kommission für Tiefbauten herrscht in der SVP-Fraktion grossmehrheitlich Einigkeit. Jedoch ist allen klar, dass dies der richtige Weg für eine zukünftig stabile Finanzlage des Kantons Zug ist. Es ist nur zu hoffen, dass dies der linken Seite als Vorbild dient, auch mal bei sozialen Projekten ein Gleich zu tun, damit nicht nur immer der mobilisierte Individualverkehr geschröpft wird. Dieser muss gemäss Kommissionsantrag von 2016 bis 2038 im Schnitt ungefähr 70 Franken pro Jahr und Fahrzeug mehr an die Motorfahrzeugsteuer leisten. Dieser Betrag entfällt gemäss §17a Abs. 3 wieder, wenn die 200 Millionen Franken gemäss Zusatzantrag der Kommission für Tiefbau angehäuft sind. Vor anderthalb Jahren bewegte sich die Staatskasse auf einem anderen Niveau. Ein neues Beurteilungsschema zeigt auf, dass sich die Schulden zu hoch auftürmen, wenn jetzt nicht Einhalt geboten wird. Bei seriösem Rechnen muss man für die Erhöhung einstehen.

Leider wird von linker Seite alles unternommen, um das Projekt Stadttunnel zu torpedieren und zu massakrieren. Wieso denn eigentlich, da doch vor allem auch der Langsamverkehr und der ÖV Nutzniesser dieses Projekts sein werden? Es schalten sich bekannte Zuger Persönlichkeiten in den Kampf gegen das Vorhaben Stadttunnel ein und bringen Anregungen ein, die bei einer Volksabstimmung als Projektkiller anzusehen sind. Das vorliegende Projekt ist ausgewogen und ausgeklügelt, und zu diesem Preis wird die Zuger Bevölkerung zu einem späteren Zeitpunkt *keinen* Stadttunnel, *keine* Umfahrung oder Ähnliches mehr erhalten. Die Stadt Zug liegt eingebettet zwischen Berg und See. Die vorgeschlagene Variante unter dem See hindurch wäre vermutlich mit gutem Willen realisierbar, aber kaum bezahlbar, und die Tunnelausfahrten wären sicher am falschen Ort. Oder würde man auch einen Kreisel mit mehreren Tunnelästen in den See bauen? Wie mühsam es ist, durch die Stadt zu fahren, erlebt man heute täglich. Somit bleibt als beste Lösung nur noch: mit dem Tunnel durch den Berg. Lange Zeit wurde nach einer Lösung für die verkehrsgeplagte Stadt geschrien. Jetzt, da der Schlüssel zum Erfolg da liegt, will man ihn nicht aufheben.

Der Votant ruft den Rat auf, sich nicht vor diesem Jahrhundertbauwerk zu verschliessen, sondern mutig zu sein und Ja zu sagen zu den Kosten des Projekts «Stadttunnel mit ZentrumPlus», dies für den Kanton Zug und für seinen Hauptort. Nur so wird die Chance gewahrt, dass bei einer Annahme durch das Parlament der Souverän in der Volkabstimmung das letzte Wort hat.

**Peter Diehm** hält fest, dass es schon eine Weile her ist, seit der Kantonsrat den Projektierungskredit für den Stadttunnel gesprochen hat. Jetzt geht es um das Eingemachte. Die FDP-Fraktion ist mehrheitlich *für* den Stadttunnel zu einem Betrag von 890 Millionen Franken. Sie lehnt eine Finanzierung über die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer grossmehrheitlich ab. Man möchte nicht die KMU-Be-

triebe schröpfen, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben eine grössere Fahrzeugflotte benötigen und die Mehrkosten wiederum über die Preise – also zulasten der Konsumenten – abwälzen werden. Die Finanzierung des Tunnels soll sich je zur Hälfte aus der Spezialfinanzierung Strassenbau und der allgemeinen Staatsrechnung plus dem Beitrag der Stadt Zug, den eine knappe Mehrheit der FDP-Fraktion auf 120 Millionen Franken festlegen will, zusammensetzen.

Es ist eine Krux. Mit dem Mitwirkungsverfahren zur Frage «Wie erzielt man den grössten Nutzen?» hat man den kleinsten gemeinsamen Nenner gefunden, sprich: Sperrung der Stadt für den Durchgangsverkehr und gute Erreichbarkeit der einzelnen Kammern. Nun aber reibt man sich verwundert die Augen wegen des hohen Preises. Natürlich gäbe es eine Alternative: Gubelloch rein, Casino raus, Zentrum-Plus vergessen. Wer aber will diese Alternative? Man will einen Mehrwert, wie ihn das vorliegende Projekt bietet. Dieses Verkehrskonzept passt auch zur Finanzkraft der Stadt Zug. Wenn man etwas in die Ferne schweift, dann sieht man, dass fast jeder Miststock eine Umfahrung hat oder untertunnelt wird, wenn noch irgendein Krähenneest in der Nähe ist, dies alles finanziert mit Bundesgeldern. Nur in Zug ist das anders. Darum gilt: Stadttunnel mit ZentrumPlus jetzt!

**Thiemo Hächler** spricht für die CVP-Fraktion und hält einleitend fest, dass ihm beim Thema Stadttunnel als Interessenbindung höchstens nachgesagt werden könnte, dass er gerne Auto fährt, gerne die Stadt Zug als Freizeitraum nutzt und an einer positiven Entwicklung des Kantons Zug und seiner Hauptstadt interessiert ist. Die Vorlage hat den Bau eines wegweisenden Projekts für den ganzen Kanton Zug zum Inhalt, einerseits in Sachen Verkehrsplanung, andererseits in Sachen Städtebau; vor allem aber ist es ein Projekt für mehr Lebensqualität. Der Votant gibt es gerne zu: Er freut sich auf den Stadttunnel und setzt sich gerne für sein Gelingen ein.

Vor rund einem Jahr beriet die Tiefbaukommission die Vorlagen zum Stadttunnel. Sie prüfte, kontrollierte und nahm verschiedene Feinjustierungen vor. Vor allem bemühte sie sich aber auch darum, die enormen Kosten für dieses Vorhaben zu reduzieren. Nach wesentlichen Kosteneinsparungen liegt nun ein ausgewogenes Projekt zu einem immer noch stolzen Preis von 890 Millionen Franken vor. Wenn die linke Ratsseite diesen Betrag grosszügig auf 1 Milliarde Franken aufrundet, relativiert das wenigstens die Einsparungen, welche der Rat am Morgen gegen den Willen der Linken beschlossen hat. Wie schon gesagt: Das vorliegende Projekt ist nicht nur eine verkehrstechnische Massnahme, sondern vielmehr ein Generationenprojekt und eine einmalige Chance für die Aufwertung der Stadt Zug. Durch ein ausgeklügeltes System werden die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt. So wird die Zufahrt zu den Gewerbebetrieben und Parkplätzen genauso gewährt wie eine Beruhigung von Privatverkehr, ÖV und Langsamverkehr erreicht wird. Das grosse Ziel jedoch ist, die Lebensqualität in der Stadt Zug zu erhöhen. Der Votant freut sich auf eine Stadt, in der er mit seinen dannzumal fast siebzig Jahren in einer Gartenbeiz sitzen oder auf einem schönen Platz flanieren kann, ohne dass der Verkehrslärm jedes vernünftige Gespräch verhindert. Und genau dieses Ziel ist es auch, welches so grosse Investitionen für ein Verkehrsprojekt rechtfertigt, unabhängig davon, wie sich die Mobilität verändert oder sich die Bevölkerungszahl im Kanton Zug entwickelt. Der Votant ist überzeugt, dass die Nachkommen dankbar sein werden, wenn jetzt weitsichtig gehandelt wird.

Dem Bericht der Stawiko kann man entnehmen, dass diese die Massnahmen zur Kosteneinsparung, um welche sich die Tiefbaukommission bemühte, nachvollzieht und respektiert, indem sie den Kaufpreis von 890 Millionen Franken nicht in Frage stellt. Ein Dankeschön an die Mitglieder der Stawiko für ihre grosse Arbeit im Zusammenhang mit diesem Projekt. Nun gilt es eine mehrheitsfähige Finanzierung

dieses Bauvorhabens zu regeln. Nachdem die Stawiko klar mitgeteilt hat, bis zu welchem Mass sich die Staatskasse strapazieren lasse, gilt es den Restbetrag so zu tilgen, dass auch dem Stimmvolk eine sinnvolle und nachvollziehbare Finanzierung vorgeschlagen werden kann. Es wird bei jedem etwas schmerzen – und das darf es auch, aber nur so viel, dass es erträglich bleibt. Einmal mehr liegt offensichtlich die beste Lösung in einem gut schweizerischen Mittelweg. Nachdem die Regierung, die Tiefbaukommission und auch die Stawiko eine Aufteilung der Kosten vorschlägt, hat die Tiefbaukommission letzte Woche nochmals eine Sitzung zu dieser Thematik abgehalten. Das Resultat daraus ist eine Kostenverteilung, welche als ausgewogen und tragfähig bezeichnet werden kann. Zwei Entscheide sind dabei von grosser Wichtigkeit. Zum einen darf die Stadt Zug nicht so stark belastet werden, dass sie zum Gegner dieses Vorhabens wird, zum anderen muss sich der Autofahrer mit einem vorübergehenden Aufschlag der Motorfahrzeugsteuer anfreunden können, ohne dass er sich einmal mehr als die grosse, unerschöpfliche Milchkuh vorkommt. Nach Meinung des Votanten liegen dabei die Schmerzgrenzen bei der Stadt bei 100 Millionen Franken und bei einem Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuer um 25 Prozent. Höhere Grenzwerte verfolgen nach Meinung des Votanten das Ziel, das Boot zu überladen, damit es vor dem Volk Schiffbruch erleidet. In der CVP-Fraktion wurde die Vorlage ausführlich und rege diskutiert. Auch wenn nicht alle gleicher Meinung sind – was in einer Partei mit Meinungsfreiheit auch nicht zu erwarten war –, so empfiehlt doch ein Grossteil der CVP Zustimmung zu diesem Projekt. Als sehr wichtig jedoch erachtet die CVP, dass sich die Zuger Bevölkerung dazu äussern und an der Urne ihre Meinung dazu abgeben kann.

**Daniel Stadlin:** Vor drei Jahren stimmte der Kantonsrat dem Kredit für die Erarbeitung des Generellen Projekts für einen Stadttunnel in Zug mit 72 zu 0 Stimmen zu. Was für ein bemerkenswerter und bewegender Moment gelebter innerkantonalen Solidarität! Nach jahrzehntelangem Hin und Her endlich ein Stadttunnelprojekt, das die Zielvorgaben im Bereich Verkehrsführung und Zentrumsaufwertung optimal erfüllte. Es gab die berechtigte Hoffnung, in nicht mehr weiter Zukunft die Stadt endlich neu zu organisieren und zu gestalten, die Verkehrssituation nachhaltig zu beruhigen, die Attraktivität des Detailhandels zu erhöhen sowie die Arbeits-, Wohn- und Aufenthaltsqualität wesentlich zu verbessern. Diese positive Grundstimmung hat zwar seither etwas abgenommen, ist zum Glück jedoch immer noch spürbar, obwohl sich die finanziellen Aussichten des Kantons zwischenzeitlich stark verschlechtert haben. Laut Finanzplan wird – zumindest ohne Entlastungsprogramm – spätestens 2019 das gesamte Eigenkapital weg sein. Dass die Frage der Finanzierung mittlerweile im Zentrum der Diskussion steht, ist also verständlich und die Sorge um den Finanzhaushalt absolut berechtigt. Man muss jedoch aufpassen, dass dabei das eigentliche Projekt und der daraus resultierende Nutzen für Stadt und Kanton nicht vollends in den Hintergrund geraten. Natürlich bewegt man sich mit dem Stadttunnelprojekt im monetären Grenzbereich des gerade noch Machbaren. Will man jedoch das Ziel erreichen, wird man auch die erforderlichen Mittel finden. Die Staatswirtschaftskommission jedenfalls zeigt einen gangbaren Weg. Ihr Vier-Säulen-System ist der Schlüssel zu einer vernünftigen Finanzierung dieses Jahrhundertprojekts. Die breit gefächerte Alimentierung durch Investitionsbeitrag Stadt, Zuschlag auf Motorfahrzeugsteuern, Spezialfinanzierung Strassenbau und allgemeine Staatsrechnung ist ein überaus intelligenter Ansatz. Ob dabei die eine oder andere Säule etwas mehr oder weniger zu tragen hat, ist letztlich nicht entscheidend, so lange das System ausgewogen ist. Disparität verträgt es aber nicht. Den Investitionsbeitrag der Stadt Zug von 60 auf 100 oder gar 120 Millionen Franken zu erhöhen, ist daher keine gute Idee und muss entschieden abgelehnt werden.

Ob es da eine Rolle gespielt hat, das kein einziger Stadtzuger in der engeren Staatswirtschaftskommission ist? Bei Kantonsstrassenprojekten wurde bisher jedenfalls immer auf eine zusätzliche Belastung der betreffenden Gemeinde verzichtet. Wieso es diesmal anders sein soll, ist nicht einsichtig und der Stadt Zug auch nicht zumutbar – ausser man will das Projekt abschiessen. Den Beitrag der Stadt auf 100 oder gar 120 Millionen Franken festzusetzen, würde nämlich mit Sicherheit die Zustimmung der Stadtbevölkerung zum Projekt negativ bis gar ablehnend beeinflussen.

1540 baute die Stadt Zug eine neue Strasse von der Stadt in die damalige Vogtei Cham. Diese Strasse war dann aber wegen der Ufernähe bei hohem Wasserstand oft unpassierbar. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts wollte man das Problem endlich lösen, entweder mit einer neuen Strasse oder mit einer Absenkung des Seespiegels. Man entschied sich für die zweite Variante und legte den Lorzenabfluss in Cham tiefer, so dass sich der Seespiegel um zwei Meter senkte. Dieses revolutionäre und weitherum einmalige Werk war ein ausgesprochen kühnes Projekt und seine Finanzierung für die armen Zuger eine äusserst gewagte Angelegenheit. Aber sie liessen sich nicht beirren und haben es getan. Am Anfang des 20. Jahrhunderts baute die nach wie vor mausarme Stadt Zug das damals völlig überrissene Theater Casino. Eine mutige aber weitsichtige Investition. Auch nach über hundert Jahren bildet dieser Bau das kulturelle Zentrum des Kantons. Mit dem Stadttunnelprojekt steht man heute ebenfalls vor einer solchen Herausforderung – vielleicht nicht ganz, ist doch die finanzielle Ausgangslage heute zum Glück doch erheblich besser. Trotzdem geht es wie damals auch heute um den Grundsatzentscheid, ob Zug sich das leisten *wolle* – und nicht, ob Zug sich das leisten *könne*. Denn wenn man sich den Stadttunnel leisten *will*, *kann* man das auch, ganz so, wie es die beherzten und visionären Vorfahren gemacht haben.

Man soll sich keine Illusionen machen: Ohne diesen Stadttunnel bleibt das Stadtzentrum ein konzeptloses und auf Jahrzehnte hinaus vom Individualverkehr dominiertes Flickwerk, mit weiterhin geringer Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, einer prekären Situation für den Langsamverkehr und einer Altstadt, die noch leerer wird. Der geplante Stadttunnel hat das Potenzial, diese unbefriedigende Situation fundamental zu verbessern und darüber hinaus die regionalen Verkehrsströme neu zu vernetzen. Man muss es nur wollen – und 2030 wird zum Jahr der Freude.

**Martin Stuber** weist einleitend seinen Vorredner Thimo Hächler darauf hin, dass dieser, wenn der Stadttunnel tatsächlich kommen sollte, das Budget für die Archäologie wieder erhöhen müsste. Er erinnert auch daran, dass Daniel Thomas Burch, der Präsident der Tiefbaukommission, von einem *Premium*-Projekt gesprochen hat. Es ist tatsächlich so, dass der Kantonsrat heute über die grösste, aufwendigste und teuerste Vorlage diskutiert, die es im Kantons Zug je gegeben hat und vielleicht je geben wird.

Der Votant selber ist in einer etwas speziellen Situation. Er hat fast sein ganzes parlamentarische Leben lang für einen Stadttunnel gearbeitet, nämlich seit der Motion «Für eine realistische Stadtfahrt» im Jahr 1992. Er hat – als Grosser Gemeinderat und Kantonsrat – unzählige Male im Kantonsratssaal gekämpft, er hat draussen beim Sammeln von Unterschriften und an Veranstaltungen viel geredet, er hat in drei Mitwirkungsverfahren um die besten Lösungen gerungen, er hat zusammen mit Verbündeten eine städtische Initiative lanciert und ein Tunnelfest organisiert, das «Neugass-Fäscht», für welches die Neugasse verkehrsfrei gemacht wurde, ein riesiger Erfolg. Und er hat in seiner eigenen Partei, die lange grossmehrheitlich für einen Stadttunnel war, gekämpft. Und jetzt, in seiner zweitletzten Sitzung im Kantonsrat, ist es endlich soweit. Es ist für den Votanten keine Frage, ob



der Kantonsrat auf die Vorlage eintreten soll – natürlich soll er eintreten! Die Frage ist vielmehr: Was will man mit dem Stadttunnel? Will man der ständig wachsenden Zahl von Autos eine grössere Strassenkapazität geben? Nein! Der Stadttunnel erhöht die Verkehrskapazität in der Stadt nicht, und das war auch nie das Ziel. Will man die – mit einer Ausnahme vergleichsweise bescheidenen – Staus auf den vier Einfallachsen beseitigen? Nein, dazu taugt das Tunnelsystem nicht. Es beseitigt die grösste Verkehrsfehlplanung in diesem Kanton nicht, nämlich dass die Stadt im Laufe der letzten Jahrzehnte immer effizienter mit Autos abgefüllt wurde und wird, und dass diese immer einen Parkplatz finden. (Nebenbei bemerkt: Zug hat deutlich mehr Parkplätze als Einwohnerinnen und Einwohner.) Dafür gäbe es nur eine andere Lösung: weniger ein-, aus- und durchfahrende Autos. Und damit kommt man der Sache etwas näher, denn hier könnte der Stadttunnel indirekt helfen. Muss man einer darbenenden Bauindustrie wieder auf die Beine helfen? Nein, der Stadttunnel ist kein antizyklisches Konjunkturstützungsprogramm.

Das Ziel ist ein anderes: Das grösste und urbanste Stadtzentrum im Kanton Zug, das Stadtzentrum der topografisch attraktiv gelegenen Kantonshauptstadt, wo sich der Kanton am Wochenende trifft, soll von den Verkehrsmassen, welche es ersticken, so weit wie möglich befreit werden. Das Ziel war und ist ein anderes Zug, eine Stadt Zug, wo die Leute im Stadtzentrum sich frei bewegen, atmen, konsumieren, *relaxen*, herumhängen und es sich gut sein lassen können. Dass die Vorlage *nice to have* enthalte, kann nur jemand behaupten, der beim Mitwirkungsverfahren nicht dabei war. Was das angestrebte Ziel heisst, kann man in anderen Städten sehen. Der Votant hat am vorletzten Samstag zusammen mit seinem Göttibuben den Samstagsmarkt in der Schaffhauser Altstadt besucht. Schaffhausen ist etwa gleich gross wie Zug, und man staunt, wie gross und belebt ein Wochenmarkt auch bei unfreundlichem Wetter sein kann. Der kleine Markt auf dem Landsgemeindeplatz ist nichts im Vergleich dazu. Alt-Staatsarchivar Peter Hoppe hat in einem brillanten Vortrag anlässlich der Vernissage für den letzten Band des Historischen Lexikons der Schweiz im Casino gesagt, dass der Markort Zug und seine historische Bedeutung unterschätzt werde. Vielleicht sollte man sich an alte Qualitäten erinnern und diese wieder aufbauen. Dann wird der Wochenmarkt auf dem Postplatz stattfinden – *und* auf dem Landsgemeindeplatz. Einige denken vielleicht: Da redet ein Träumer. Wenn man aber 1 Milliarde Franken ausgibt, dann muss es auch Platz für schöne Träume geben, die dann vielleicht wahr werden.

Bevor der Votant und seine Mitstreiter 2003 die Minitunnel-Initiative als Befreiungsschlag aus einer politisch blockierten Situation lancierten, diskutierten sie während unzähligen Stunden, was überhaupt eine Stadt ausmacht. Wohin zieht es einen in einer Stadt? Ans Seeufer, wenn es eines hat, oder in die Höhe, wenn es geht. Aber verweilen, eine Stadt geniessen – das tut man auf den Plätzen. Der Minitunnel hatte zum Ziel, fünf verkehrsfreie Plätze zu schaffen: Casinoplatz, Kolinplatz, Postplatz, Bundesplatz, Hirschenplatz. Vier davon sind übrig geblieben; der Casinoplatz bleibt ein Wunschtraum, weil die Autos vom Zugerberg und von der Hofstrasse – und das sind nicht wenige – die Spitzkehre zum Südportal machen müssen. Geplant war ursprünglich, sie von der Hofstrasse direkt in den Tunnel zu führen, was sich leider als nicht realisierbar erwies. Mit ZentrumPlus könnten jetzt dank des erweiterten Perimeters noch andere Plätze dazukommen, beispielsweise der Dreispitzplatz. Wenn der Stadttunnel kommt, wird ein Wettbewerb durchgeführt: die fünf oder sechs schönsten Plätze in der Stadt. Ein international ausgeschriebener Wettbewerb: wenn schon, dann schon. Wenn man eine Milliarde investiert, muss man daraus auch etwas machen, das diese Milliarde rechtfertigt. Und davon haben alle etwas. Es profitieren auch die Zugerinnen und Zuger in den umliegenden Gemeinden. Es lebt sich doch anders in einem Kanton, in einer Region, welche einen

attraktiven, schönen Kantonshauptort hat, an dem sich alle freuen können, wo alle gerne hingehen.

Der Casinoplatz war leider nicht die einzige Sache, die nicht geklappt hat. Das südliche Portal an der Ägeristrasse erwies sich als nicht heimatenschutzverträglich und mobilisierte einflussreiche Partikularinteressen. Und es sei zu riskant, den Tunnel zu nahe unter den dortigen Türmen hindurch zu bohren, liessen die Ingenieure im Mitwirkungsverfahren verlauten. Und so stand die Idee eines Stadttunnels im Jahr 2011, noch bevor mit der Projektierung begonnen werden konnte, kurz vor dem Scheitern. Und erst dann wurde es richtig teuer. Findige Köpfe entwickelten die Idee mit dem unterirdischen Kreisel, und nach einem aufwendigen und umfassenden Variantenstudium – der Bericht vom Herbst 2011 zeigte acht Varianten auf – landeten die Planer beim vorliegenden Projekt. 520 Millionen Franken – so die damalige Annahme – sollte es kosten. Und alle schluckten leer: viel zu viel. Auch in der AGF begann die Stimmung zu kippen. Und im Frühling 2013 folgte der Hammer: 950 Millionen Franken. Es war mucksmäuschenstill im Casino – der Killer. Und genau das ist die Frage: Ist uns das verkehrsarme Stadtzentrum im Kantonshauptort 950 Millionen wert? (Die 890 Millionen Franken sind ein Trick. Man kann nicht einfach die Reserven so reduzieren, wenn man noch nicht auf dem entsprechenden Projektstand ist.) Und man fragt sich: Wie muss die Vorlage aussehen, damit sie vor dem Volk besteht? Dass die Vorlage vor das Volk muss – und zwar ohne dass jemand Unterschriften für ein Referendum sammeln muss –, ist wohl allen klar. ZentrumPlus, heute schon ein Kompromiss, ist unantastbar. Die Leute müssen sehen, was sie für das Geld bekommen. Und das muss bei einem so grossen Preis etwas wirklich Grosses sein. ZentrumPlus ist aber erst der Anfang, nicht das Endziel. Es werden noch keine Parkplätze reduziert, aber immerhin wird – dies auch ohne ZentrumPlus – der Postplatz frei werden, weil die Parkplätze in ein unterirdisches Parkhaus verlegt werden; die Poststrasse allerdings kriegt man leider nicht verkehrsfrei, weil sie den betreffenden Bereich von Norden her erschliesst. ZentrumPlus ist also nur ein Anfang, aber das Stimmvolk und auch das Gewerbe werden auf den Geschmack kommen, wenn der Tunnel einst eröffnet und erste Bereiche verkehrsfrei sind. In Aarau beispielsweise hat man den alten Stadtkern verkehrsfrei gemacht – und heute geht das Gewerbe auf die Barrikaden, weil es keine Autobusse mehr will.

Die Verteilung der Strassen muss so bleiben: Die Stadt übernimmt alle Strassen im Perimeter von ZentrumPlus. Das ist gut so. Die Aussenquartiere Zug-West und Zug-Nordwest sind sehr skeptisch. Sie fürchten Mehrverkehr und fragen sich zu Recht, was ihnen der Tunnel bringt. Der aktuelle Richtplan ist deshalb ein *No-Go*. Der kürzlich vom Kantonsrat gefällte Beschluss ist ein Mühlstein am Hals des Stadttunnels und macht es den Befürwortern schwierig, dem Stimmvolk ein Ja zum Stadttunnel nahezubringen. Dieser Beschluss muss noch rechtzeitig korrigiert werden.

Zur Finanzierung: Es wird schwierig sein, dem Stimmvolk zu erklären, dass man jetzt sparen müsse und es keine Tabus gebe – gestartet wird ausgerechnet bei denen, welche die Unterstützung am nötigsten haben – und dann fast 1 Milliarde Franken für ein Tunnelsystem zu verlangen. Die Finanzierung muss deshalb verursachergerecht und realistisch sein, und sie soll den Kanton nicht in die roten Zahlen ziehen. Die Stawiko kennt den Weg – mit einer Ausnahme. Es ist keine Frage, dass die Stadt Zug mitbezahlen muss. Für ein ausserordentliches Projekt kann man auch zu ausserordentlichen Massnahmen greifen, und es ist in der Tat systemfremd, dass eine von einem kantonalen Strassenbauprojekt betroffene und davon profitierende Gemeinde mitbezahlen muss. Die Stadt *muss* aber mitzahlen, und sie tut das auch. Aber sie soll nicht einen willkürlichen, sondern einen erklärbaren Betrag bezahlen. Das sind die 60 Millionen Franken, auf die sich das städtische Bau-

departement und die Baudirektion geeinigt haben. Darauf wird in der Detailberatung zurückzukommen sein. 100 oder gar 120 Millionen Franken sind bei der heutigen und absehbaren Finanzlage der Stadt zu viel, zumal klar ist, dass am ZFA kaum noch weiter zugunsten von Zug gedreht werden wird. Das wird die Stimmung in der Stadt sehr negativ beeinflussen. Es ist richtig, dass der Löwenanteil von den Verursacherinnen und Verursachern bezahlt wird. Es ist auch okay, dass ein Teil der Kosten auf spätere Generationen verlagert wird, aber bitte mit Mass. 27 Jahre sind zu viel, denn wenn der Tunnel eröffnet ist, bezahlen die zukünftigen Generationen auch die Betriebs- und Amortisationskosten. Der Votant dankt der Stawiko, dass sie seinen Vorschlag einer zweckgebundenen und temporären Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer aufgenommen hat und in einer zweckmässigen Form beantragt. Die Erhöhung entspricht nicht einmal dem Preis von zwei Tankfüllungen. Und bei der Finanzierung muss man auch im Hinterkopf behalten, dass etwas Luft bleiben muss für die Vorfinanzierung des längst fälligen Doppelspurausbaus auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern. Der Kantonsrat hat mit der nochmaligen Nichtabschreibung der Motion Stuber/Schmid/Lötscher an der letzten Sitzung gezeigt, dass ihm die Kapazität auf dieser Strecke ein wichtiges Anliegen ist. Das Problem ist, dass die reservierten 400 Millionen Franken, von denen in den Diskussionen über die Finanzlage des Kantons Zug nie jemand spricht, 2019 auslaufen und erneuert werden müssen. Vielleicht sind es dann nur noch 300 Millionen Franken, aber man wird diese Vorfinanzierung brauchen.

Schliesslich geht es, damit das Projekt vor dem Volk eine Chance hat, um die Kostensicherheit. Die Gegnerschaft operiert schon jetzt mit dem Argument, der Stadttunnel koste am Schluss 1,5 oder gar 2 Milliarden Franken. Das ist zwar kein valables Argument, man müsste es aber mit einem zweistufigen Verfahren ausräumen können, Denn wann, wenn nicht bei diesem Projekt, macht ein zweistufiges Verfahren Sinn? Mit einem ausgearbeiteten Bauprojekt weiss man mit hoher Sicherheit, wie hoch die Kosten sind.

Es ist die Balance, die stimmen muss, sonst wird das Projekt kippen. Und das darf nicht sein. Die bisher am ernstesten zu nehmende Publikation der Stadttunnelgegner, die VCS-Studie, welche alle Kantonsratsmitglieder erhalten und vielleicht auch studiert haben, zeigt es nämlich: Es gibt keine Alternative zu diesem Stadttunnel, um den Traum von einem anderen Zug zu verwirklichen. Selbst wenn man den Verkehr halbieren würde: Mehr als 10'000 Autos auf der Neugasse und 12'000 Autos auf der Bahnhofstrasse sind zwar eine quantitative Verbesserung, aber nicht der nötige qualitative Sprung. Das Zug, von dem man träumt, bekommt man so nicht; den Postplatz wieder zum eigentlichen Stadtzentrum zu machen, schafft man so nicht. In diesem Sinn appelliert der Votant an den Rat, diese Balance bei der Detailberatung im Kopf zu behalten und ein Paket zu schnüren, das für die Stadt Zug verdaubar ist. Denn wenn die Stadt in diesem Abstimmungskampf nicht mit Fahnen und «Forza, forza» vorangeht, dann wird es in der Abstimmung schwierig.

**Franz Peter Iten** kommt einleitend auf seine Fragen in der Vormittagssitzung und den entsprechenden Hinweis des Vorsitzenden zurück. In einer direkten Demokratie darf man sich zu Sachgeschäften äussern, man darf Fragen stellen und Ja oder Nein stimmen. Es ist nirgends festgehalten, dass Fragen schriftlich eingereicht werden müssen, weder im Grossen Gemeinderat noch an Gemeindeversammlungen. Fragen können jederzeit gestellt werden und müssen dann einfach beantwortet werden. Die Fragen des Votanten wurden zwei Mal nur teilweise beantwortet oder sind sogar unbeantwortet geblieben. Da fehlt es nach Ansicht des Votanten an Demokratieverständnis.

Bevor der Votant Ja oder Nein zum Eintreten auf die Stadttunnel-Vorlage sagen kann, möchte er dem Regierungsrat die folgenden Fragen stellen, auf welche er den Baudirektor schon mehrmals angesprochen, bis heute aber keine klare Antwort erhalten hat. Was passiert, wenn der Kantonsrat heute auf die Vorlage Stadttunnel nicht eintritt oder das Stimmvolk die Vorlage verwirft? Es geht dem Votanten nicht um die Frage des Stadttunnels, der bei einem Nein wahrscheinlich für immer oder vielleicht bis ins nächste Jahrhundert begraben wird. Er möchte vielmehr wissen, welche Strategien der Regierungsrat im Zusammenhang mit den weiteren Projekten fahren wird: UCH, Tangente Zug/Baar, Sanierung Kantonsstrasse Lorzentobelbrücke-Schmittli, Umfahrung Unterägeri; Letztere muss ja gemäss Beschluss der Raumplanungskommission 2016 dem Kantonsrat unterbreitet werden muss, und der Votant glaubt, dass die Gemeinde Unterägeri – wenn es dann so weit ist – sich an den flankierenden Massnahmen beteiligen muss. Dieselbe Frage kann auch hinsichtlich der geplanten Hochbauprojekte sowie weiterer Investitionen, die vermutlich in den Schubladen der Verwaltung bereitliegen, gestellt werden. Welche planerischen Prämissen sieht der Regierungsrat bei einem Nein vor? Der Votant ist nämlich nicht überzeugt, dass das Stimmvolk dieses Jahrhundert- oder gar Jahrtausendbauwerk bewilligen wird.

**Thomas Werner:** Die Zuger spinnen! Den ganzen Vormittag sprechen sie von Sparen, und am Nachmittag sprechen über 950 Millionen Franken, die sie ausgeben wollen. Aber sie spinnen nur auf den ersten Blick. Auf den zweiten Blick tun sie das Richtige. Der Rat sollte nun endlich auf das Geschäft eintreten und das vorliegende Projekt weiterverfolgen, so dass es dem Volk vorgelegt werden kann. Dieses Ziel haben – so scheint es – alle, und dieses Ziel muss unbedingt verfolgt werden. Von Steuer- und Gebührenerhöhungen würde der Votant allerdings die Finger lassen, denn das wird vom Volk sicher nicht goutiert.

**Martin Pfister** hält in Ergänzung zu den Ausführungen des CVP-Fraktionssprechers Thimeo Hächler fest, dass die CVP-Fraktion eine Eintretensdebatte geführt und die Detailberatung durchgeführt hat. Sie hat aber keine Schlussabstimmung durchgeführt und äussert sich in diesem Sinn jetzt in der Eintretensdebatte auch nicht zu ihrer schlussendlichen Haltung zum Stadttunnel. Man kann diese Haltung aus der Diskussion vielleicht erahnen, aber es hat in der Fraktion – wie gesagt – keine abschliessende Abstimmung stattgefunden. Im Eintreten hat die CVP festgestellt, dass es sich um eine gute, ausgegorene Vorlage handelt, welche genügend Grundlagen bietet, um zu einer Entscheidung zu kommen; in der Detailberatung hat sie sich klar hinter die Anträge der Staatswirtschaftskommission gestellt.

**Eusebius Spescha** beschäftigt sich nunmehr seit mehr als zwanzig Jahren mit dem Verkehr in der Stadt Zug. Er war 1995/96 mitbeteiligt, die Umfahrung Zug/Baar zu bodigen. Er war 1996–1998 aber auch mitbeteiligt, mit den Planungsstudien zum Stadtverkehr ein neues Verkehrskonzept zu erarbeiten, und er war Mitglied des Initiativkomitees «Minitunnel jetzt»; diese Initiative wurde 2004 von der Stadtzuger Bevölkerung klar angenommen. Jetzt, zehn Jahre später, steht die Entscheidung über den Baukredit für einen Stadttunnel an. Allerdings ist dies kein Minitunnel mehr.

Die Stadt Zug ist zwischen See und Berg eng gebaut. Die topografischen Verhältnisse lassen kaum Spielraum. Will man im Zentrum eine echte Entlastung vom Individualverkehr erreichen, muss man eine Alternative anbieten. Dies ist der geplante Stadttunnel. Mit dem Stadttunnel wird der Verkehr nicht reduziert – da sollte man sich keine Illusionen machen –, sondern er wird umgelagert. Mit dieser Um-

lagerung entstehen aber schon seit Langem erwünschte Spielräume in der Innenstadt von Zug, beispielsweise verkehrsarme Zonen mit Flaniermöglichkeiten, wie man sie in vielen Städten im In- und Ausland kennt und schätzt. Der Votant ist fest überzeugt, dass ein ausgereiftes und gutes Projekt für einen Stadttunnel vorliegt. Trotzdem tut er sich schwer, dem Projekt zuzustimmen. Dies liegt am Preisschild: 900 Millionen sind verdammt viel Geld – und das erst noch für eine Strasse. Der Votant anerkennt die Bemühungen von Tiefbaukommission und Stawiko, eine Lösung für die Finanzierung zu finden. Allerdings leuchtet es ihm nicht ein, wieso der Beitrag der Stadt Zug dermassen massiv erhöht werden soll. An die Umfahrung Cham–Hünenberg muss die Gemeinde Cham auch nichts zahlen. Die vorher gemachte Aussage dazu ist falsch: Im Baukredit für die UCH ist kein Beitrag der Gemeinde Cham vorgesehen. Natürlich muss Cham bei den flankierenden Massnahmen einiges investieren, aber das wird die Stadt Zug zusätzlich ebenfalls tun müssen. Trotzdem: Der Stadttunnel Zug ist eine Chance für Stadt und Kanton. Nach rund achtzig Jahren Diskussion und Planung mit zum Teil abstrusen Vorschlägen liegt erstmals ein realisierungswürdiges Projekt vor. Dieses zu verwerfen, findet der Votant falsch. Er wird deshalb in Konsequenz seines bisherigen Engagements für eine bessere Verkehrslösung in der Stadt Zug dem Projekt trotz des hohen Preises zustimmen.

**Jürg Messmer** hält es als Stadtzuger Kantonsrat für seine Pflicht, sich auch noch zu Wort zu melden. Den bisherigen Voten konnte man entnehmen, dass mit Ausnahme der SP alle diesen Stadttunnel möchten. Dass er mit dem städtischen Betrag, den die Stawiko vorschlägt, in der Volksabstimmung aber nicht durchkommt, dürfte allen klar sein. Dass die Stadt Zug doppelt so viel, wie ursprünglich geplant, bezahlen und die Motorfahrzeugsteuer um 50 Prozent erhöht werden soll, verurteilt das Projekt zum Scheitern; da muss man nicht Kaffeesatz lesen können, sondern kann dazu jede Wette abschliessen. Überraschend ist für den Votanten, dass die Tiefbaukommission nochmals zu einer «Jassrunde» zusammenkam, nachdem der Stawiko-Bericht vorlag, und ihren Antrag anpasste; man kann doch von der Tiefbaukommission erwarten, dass sie ihre Anträge aufgrund ihrer Beratungen stellt und diese nicht aufgrund des Stawiko-Berichts anpassen muss. Das hinterlässt ein bisschen den Eindruck, dass jeder irgendwo irgendetwas wünschen kann. Auch der Votant wünscht sich etwas: Er wünscht sich einen Stadttunnel, der beim Volks eine reelle Chance hat. Da die Tiefbaukommission nun ihren ursprünglichen Antrag vom 19. Dezember 2013 zurückgezogen hat und die 80 Millionen Franken für die Stadt nicht mehr zur Debatte stehen, stellt der Votant in Hinblick auf die Detailberatung schon jetzt einen entsprechenden Antrag. Wenn die Stadt Zug ursprünglich 60 Millionen Franken hätte bezahlen sollen und dieser Betrag nun aus irgendwelchen Gründen auf 120 Millionen Franken erhöht werden sollte, erinnert das an das Vorgehen der Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde in anderen Kantonen: Die Behörde bestimmt, welche Massnahmen umgesetzt werden – und die Gemeinden müssen bezahlen. Der Stadttunnel ist zum Greifen nach. Der Kantonsrat muss jetzt vernünftig und realistisch bleiben und eine Vorlage verabschieden, die beim Stimmvolk zumindest eine *kleine* Chance hat.

**Oliver Wandfluh** ist ebenfalls für Eintreten und möchte das Projekt gerne dem Souverän zur Abstimmung vorlegen; jede Stimmbürgerin und jeder Stimmbürger soll sich zur Höhe des Preisschildes äussern können. Der Votant ist aber entschieden gegen eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer und wird in der Detailberatung einen entsprechenden Antrag stellen.

**Thomas Lötscher** nimmt es vorweg: Er ist ebenfalls für Eintreten und er ist für diesen Stadttunnel – aber nicht unter allen Bedingungen. Er findet, dass Martin Stuber eine etwas gefährliche Strategie verfolgt. Wenn dieser davon ausgeht, dass der Stadttunnel keine Staureduktion und keine Kapazitätsverbesserungen bringt, und sogar noch möchte, dass man Parkplätze reduziert; wenn letztendlich das Produkt also nur noch eine Investition in Flanierzonen wäre, dann stellt sich die Frage, welchen Mehrwert man eigentlich für den Strassenverkehr hat. Martin Stuber hat zum Ausdruck gebracht: keinen. Wie aber begründet man dann, dass der motorisierte Individualverkehr 60 Prozent der Kosten, nämlich 535 Millionen Franken, übernehmen soll? Dann gibt es dafür schlicht keine Begründung mehr. Dann soll man diese Flanierzonen errichten, aber diese bitte über die Fussgänger finanzieren. Es ist zentral, dass der Stadttunnel für breite Bevölkerungskreise Mehrwerte schafft. Nur so wird man die Bereitschaft erreichen, dass auch breite Bevölkerungskreise das Projekt mitfinanzieren. Wenn es Kantonsrat Stuber also – wie er immer behauptet hat – wirklich ernst ist mit dem Stadttunnel, wird er nicht darum herkommen, auch einen Mehrwert für den Autoverkehr zu schaffen.

**Philip C. Brunner** hatte als Mitglied der Tiefbaukommission ein Horrorerlebnis, als vor Weihnachten 2013 der Beitrag der Stadt Zug von 60 auf 80 Millionen Franken angehoben wurde. Im Januar 2014 bat er die Finanzdirektion um Auskunft darüber, wie viele Steuern in welcher Gemeinde bezahlt werden. Die Antwort der Finanzdirektion zeigt, dass die Bewohner und die Wirtschaft des Kantons Zug pro Jahr einen Steuerbetrag bezahlen, der drei Mal den Kosten des Stadttunnels entspricht: 2,765 Milliarden Franken. Wenn also ein Jahr lang keine Steuern mehr bezahlt, dafür aber der entsprechende Betrag in ein Stadttunnel-Kässli überwiesen würde, könnte man sich den Stadttunnel bereits drei Mal leisten. An den genannten Gesamtsteuerbetrag steuert die Stadt Zug 1,2 Milliarden Franken bei, das sind 43,6 Prozent. Mit andern Worten: Wenn die Stadt keine Steuern mehr bezahlen würde, könnte sie sich den Stadttunnel 1,3 Mal pro Jahr leisten. Baar bezahlt 18,9 Prozent des erwähnten Gesamtbetrags. Zug und Baar leisten zusammen also über 60 Prozent des gesamten Steuerbetrags des Kantons Zug; wie viel die in der Stawiko vertretenen Gemeinden wie Hüenberg etc. beisteuern, sei dahingestellt. Im Weiteren leistet die Stadt Zug an den ZFA im Schnitt 50 Millionen Franken. Zug könnte mit seinen ZFA-Beiträgen also in achtzehn Jahren den Stadttunnel finanzieren.

Weitere Rechnungen will der Votant nicht anstellen. Er erinnert aber an die Geschichte der Lorzentobelbrücke. 1860–1893 wurden acht Projekte für eine neue Lorzentobelbrücke erarbeitet; die alte Holzbrücke war zu klein geworden. 1907 dann begann man mit dem Bau der neuen Brücke. Diese kostete 420'000 Franken und konnte 1910 eröffnet werden. 1960, also fünfzig Jahre später, stellte man Bauschäden fest, und es wurde eifrig darüber diskutiert, was man nun tun solle. 1982 bewilligte das Volk 13,9 Millionen Franken für die neue, 1985 eingeweihte Lorzentobelbrücke. Das Preisschild wurde also grösser, aber man hat damals in den sauren Apfel gebissen und Ja gesagt zu diesen Projekten. Und niemand diskutiert heute noch darüber, dass das für die damalige Zeit sehr viel Geld war. Man muss beim anstehenden Entscheid also daran denken, dass die Summen in ein paar Jahrzehnten relativ geworden sind. Selbstverständlich wird der Votant versuchen, den Preis für die Stadt Zug bei 60 Millionen Franken zu belassen; sollte das scheitern, würde er auch 80 Millionen Franken akzeptieren. Alles andere hält er für über-rissen, und es wird dem Projekt vor dem Volk mehr Schaden als Nutzen. Die Stadt Zug hat bereits einmal über ein Stadttunnelprojekt abgestimmt und diesem gross-mehrheitlich zugestimmt. Deshalb glaubt der Votant, dass die Stadtzuger Bevölkerung, immerhin ein Viertel der Kantonsbevölkerung, auch dem vorliegenden Projekt

– wenn die Bedingungen vernünftig sind – zustimmen würde. Die Stadt Zug hat der Umfahrung Cham–Hünenberg und der Tangente Zug/Baar zugestimmt; nun gilt es, der Stadtzuger Bevölkerung zu helfen, die Vorteile, welche der Stadttunnel bringt, umzusetzen. Der Votant hofft deshalb, dass die Detailberatung zu einem entsprechenden Ergebnis führt. Im Übrigen dankt er allen, die jahrelang am Projekt gearbeitet haben, insbesondere dem Baudirektor und seinen Mitarbeitern, sowie der Tiefbaukommission, der Stawiko und allen, die im Mitwirkungsverfahren mitgearbeitet haben.

**Heini Schmid** stellt fest, dass es immer, wenn Thomas Lötscher und Martin Stuber die Klingen kreuzen, interessant wird. Auch diesmal haben sie das Kernproblem auf den Punkt gebracht: Die bürgerliche Seite erhofft sich vom Stadttunnel eine wesentliche Verflüssigung des Verkehrs, und Martin Stuber hat überzeugend dargestellt, dass das vorliegende Projekt genau das nicht bringt und es falsch ist, es als Verkehrsbeschleunigungs- und MIV-Turbo-Projekt zu verkaufen. Martin Stuber hat auch recht mit dem Hinweis, dass in der Stadt Zug noch weitere Rahmenbedingungen geschaffen werden müssten, damit es zu einer Verkehrsberuhigung kommen könnte. Der Stadttunnel ist nur der erste Schritt. Wenn man die Lebensqualität in Zug wirklich erhöhen will, müssen weitere Probleme geklärt werden, beispielsweise: Wo fährt der ÖV durch? Mit der heutigen Dichte des ÖV in der Neugasse und Bahnhofstrasse lässt sich die Lebensqualität in diesen Strassen nämlich nicht erhöhen. Und genau da liegt das Problem: Der Stadttunnel erinnert etwas an die berühmte Wollmilchsau, mit der allen Leuten etwas versprochen werden kann – wobei es für die Stadt leider aber keinen Zaubertrick gibt, mit dem alle Probleme gelöst werden können. Und für die halben Lösungen, die man mit dem Stadttunnel erzielt, ist der Preis enorm hoch. Wenn man mit dem Stadttunnel beispielsweise erreichen könnte, dass zwischen Metalli und Bahnhof eine wirklich verkehrsfreie Zone entsteht wie in der Altstadt von Schaffhausen, wäre das sehr attraktiv. Was aber erreicht man? Die Zone, in der heute das Einkaufen stattfindet, wird nur halbwegs verkehrsfrei. Damit eine wirkliche Einkaufs- und Flanierzone entstehen könnte, müsste man dort den ÖV unterirdisch führen. Das würde für die Stadt Zug wirklich etwas bringen. Es ist zu befürchten, dass man mit dem Stadttunnel den Verkehr einzig von einem Ort fernhält, der eigentlich schon tot ist. Die Altstadt ist nämlich aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und der dortigen Gebäude kein attraktiver Einkaufsort. Die nötigen Magnete finden dort keinen Platz, dies im Unterschied etwa zur Altstadt von Bern, und es ist sehr unklar, was passieren wird, wenn man den Verkehr ganz aus der Altstadt entfernt.

Der Votant ist nach intensivem Studium des vorliegenden Projekts und auch in Sorge um die Stadt Zug zum Schluss gekommen, dass man Zug mit dem Stadttunnel keinen Gefallen tut. Es kommt hinzu, dass sich die Mobilität wesentlich verändern wird. Elektromobilität ist die Verkehrsform der Zukunft, und alle, auch Automobilfirmen, gehen davon aus, dass in zwanzig Jahren, also bei der Eröffnung des Stadttunnels, der Lärm und die Emissionen keine Gründe mehr sein werden, den Verkehr aus den Städten zu verbannen. Das Platzbedürfnis für den Verkehr wird allerdings bestehen bleiben und Flanierzonen weiterhin verhindern. Man muss sich aber sehr genau überlegen, ob das vorliegende Projekt aus der Vergangenheit seinen Preis wert ist. Zudem liegt das Verkehrsproblem der Stadt Zug im Norden und im Westen. Dort fallen die grossen Pendlerströme an, und wenn die Stadt Zug ihre Standortvorteile als Arbeits- und Einkaufsort behalten will, muss sie dringend ihre Anbindung an die Autobahn pflegen. Glücklicherweise gab es die Nordzufahrt, und als Gewerbetreibender und Bürgerlicher in Zug würde der Votant sein Augenmerk auch weiterhin primär auf die Anbindung an die Autobahn richten. Er glaubt,

dass die Stadt Zug historisch einen Fehler macht, wenn sie in die Altstadt investiert, wo der Zug eh abgefahren ist. Als Verfechter eines lebendigen Einkaufsorts Zug würde er sein Geld so investieren, dass man weiterhin möglichst schnell an die Haupteinkaufsorte der Stadt gelangt. Der Votant glaubt deshalb nicht, dass das vorliegende Projekt für die Zukunft der Stadt Zug das richtige ist. Natürlich wird es auch eine Aufgabe sein, mit gezielten Massnahmen die Aufenthaltsqualität am Postplatz oder in der Altstadt zu verbessern, dies allerdings mit weniger grossen Eingriffen.

Und noch etwas: Wenn die Stadt Zug den Stadttunnel wirklich will, sollte sie damit aufhören, anderen Gemeinden wegen irgendwelcher Projekte Vorwürfe zu machen. Ohne die Einigkeit der Stadt und deren Bereitschaft, ihre Last zu schultern, hat das Projekt Stadttunnel ohnehin keine Chance. Und es ist nicht so, dass die Aussengemeinden der Stadt alles bewilligen müssten, nur weil diese so viel Steuern bezahlt. Die Stadt bzw. deren Vertreter im Kantonsrat müssen sich einig werden, wie viel ihnen der Stadttunnel wert ist; der jetzige Basar über den städtischen Beitrag wird höchstens dazu führen, dass der Stadttunnel nicht kommt.

Baudirektor **Heinz Tännler** gibt Heini Schmid recht, dass jedes Projekt ein Projekt der Vergangenheit ist. Auch beim Bau des Eisenbahn- und des Autobahntunnels am Gotthard hat man davon gesprochen, wie sich die Mobilität entwickeln werde – aber auch Elektromobile werden ihren Platz brauchen und durch die Stadt rauschen. Der Baudirektor hat noch selten gesehen, dass man in der Politik wirklich auf fünfzig, achtzig oder hundert Jahre in die Zukunft projiziert hat. Die Argumentation von Heini Schmid ist diesbezüglich richtig, aber sie ist irreführend. Auch der Baudirektor hat Städte wie Schaffhausen, Winterthur oder Baden angeschaut. Wie hat es dort funktioniert? Man hat einen Startschuss gemacht, und dann war es ein iterativer Prozess: Man hat laufend optimiert und ist zu immer besseren Lösungen gekommen. Dass auch der Stadttunnel ein Projekt der Vergangenheit ist, will der Baudirektor nicht vom Tisch wischen. Wenn man jetzt aber nichts tut, hat man einmal mehr eine Nulllösung. Es ist zwar nett, wenn der VCS Alternativen aufzuzeigen versucht, aber diese Alternativen funktionieren nicht. Ein Beispiel: Der Vorschlag, auf der Bahnhofstrasse mit Gegenverkehr zu operieren und die Vorstadt verkehrsfrei zu machen, ist – wie eine von der Baudirektion für 50'000 Franken in Auftrag gegebene Studie zeigt – ein totaler *Nonsens*. Diese Idee führt zu einem Verkehrskollaps, und die Aufenthaltsqualität wird gleich null.

Seit fünfzig Jahren diskutiert man nun darüber, wie das Zentrum der Stadt Zug vom Verkehr entlastet werden soll. Immer wieder hat man die Diskussion – sei es über einen Seetunnel, einen Minitunnel, einen komplizierten oder einen einfachen Tunnel – an die Wand gefahren. Immer wieder hat man Argumente gefunden, dass es so nicht funktioniere, und hat bessere Lösungen versprochen. Wenn das Volk jetzt den Tunnel ablehnt, dann ist die Tunneldiskussion *finito*. Dann werden die Raum Sicherungen, die man vorgenommen hat, fallen gelassen, und man wird für Tunnelportale – wo auch immer – keinen Platz mehr haben. Man wird dann nach anderen Möglichkeiten suchen müssen – und solche sieht der Baudirektor beim besten Willen nicht. Man sollte deshalb den Souverän nicht nur in der Stadt Zug, sondern auch im Ennetsee, in Baar und am Berg fragen, was er will: Wollen wir für die Kantonshauptstadt eine Entlastung – ja oder nein?

Die Kosten von 890 Millionen Franken sind keine Illusion. Die Reserve wurde zwar um 50 Prozent gekürzt, aber der Kredit wird eingehalten werden. Das Generelle Projekt liegt in einem hohen Detaillierungsgrad vor, und der Baudirektor ist überzeugt, dass man mit gutem Projektmanagement die Kosten einhalten wird. Die Mär, der Stadttunnel koste 1 oder gar 1,5 Milliarden Franken, kann der Baudirektor nicht



bestätigen, und er weiss nicht, woher die Leute, die solche Zahlen nennen, ihre Überzeugung haben. Er ist überzeugt, dass 890 Millionen Franken reichen.

Ob die Stadt Zug nun 120, 100 oder 80 Millionen Franken bezahlt: Sicher ist, dass sie eine formidable Grundausstattung für ZentrumPlus erhält, wobei ZentrumPlus nicht nur die Altstadt umfasst, sondern bis ins Gubelloch hinaus reicht. ZentrumPlus ist also dort, wo heute das Einkaufsviertel ist; man will ja nicht die Dynamik der Stadt Zug abwürgen. Dort werden sich nicht mehr als 1000 Fahrzeuge bewegen, und dort hat es Parkhäuser. Der Verkehr wird beruhigt, und die Fussgänger und der Langsamverkehr haben Vortritt. Die Stadt Zug erhält eine Grundausstattung, die funktioniert. Man wird nicht am nächsten Tag 40 Millionen Franken investieren müssen, sondern kann zuwarten, kann Wettbewerbe durchführen, kann Plätze aufwerten. Und diese Grundausstattung – etwa die Pflasterung in der Vorstadt, die Beleuchtung etc. – ist mit dem Betrag, den die Stadt beisteuert, abgegolten. Deshalb versteht der Baudirektor, dass die Stawiko die Baudirektion nach verschiedenen Modellen der städtischen Beteiligung fragte und von den ursprünglichen 60 Millionen Franken etwas nach oben geht. Und notabene ist die Regierung ursprünglich mit 100 Millionen Franken in die Diskussion mit der Stadt eingestiegen.

Vor dem Hintergrund der finanziellen Situation des Kantons ist der Regierungsrat ebenfalls der Meinung, dass die Finanzierung des Stadttunnels ohne eine zweckgebundene Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer nicht funktioniert. Ob das populär ist oder nicht, wird der Entscheid des Souveräns zeigen. Wenn der Souverän damit nicht einverstanden ist, dann lehnt er offensichtlich das Projekt Stadttunnel ab – und hat damit aus Sicht des Baudirektors eine grosse Chance vertan.

Zum Verhältnis von Strassenrechnung und Investitionsrechnung hat der Stawiko-Präsident die nötigen Ausführungen gemacht. Der Regierungsrat hat sich mit den Vorschlägen der Stawiko und der Tiefbaukommission auseinandergesetzt und schlägt eine Mittellösung vor. Sie will einerseits auf den in die ersten Verhandlungen eingebrachten städtischen Beitrag von 100 Millionen Franken zurückgehen, wobei die 20 Millionen Franken Differenz gegenüber dem Vorschlag der Stawiko der Strassenrechnung belastet werden sollen, so dass dort ein Betrag von 255 Millionen Franken resultiert. Über die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer sollen auch nach Meinung der Regierung die von der Stawiko vorgeschlagenen 300 Millionen Franken generiert werden; das ist ein adäquater Betrag. Hingegen ist die Regierung der Auffassung, dass die Erhöhung nicht 50, sondern 25 Prozent betragen soll. Und das ist nicht Jassrunde oder Jekami, sondern hat seine Begründung darin, dass dieser Beitrag über eine längere Zeitspanne und auf mehr Schultern abgestützt werden soll. Es soll also nicht nur eine bestimmte Nutzergruppe mit einer Erhöhung um 50 Prozent während 18 Jahren den Stadttunnel mitfinanzieren, sondern es soll während 27 Jahren auch eine jüngere Generation ihren Beitrag leisten. Bezüglich Verhältnis von Strassenrechnung und Investitionsrechnung geht die Regierung – wie bereits gesagt – mit der Stawiko einig, mit Ausnahme der erwähnten 20 Millionen Franken, welche zusätzlich der Strassenrechnung belastet werden sollen. Der Regierungsrat unterstützt auch den Vorschlag eines Behördenreferendums. Wenn der Kantonsrat nach der Schlussabstimmung diesem Vorschlag zustimmt, ist auch die Regierung der Meinung, dass der Souverän das letzte Wort zum Projekt Stadttunnel haben soll.

Ein zweistufiges Verfahren lässt das Projekt nach Ansicht des Baudirektors scheitern. Das Detailprojekt würde ungefähr 50 Millionen Franken kosten – und man wüsste nicht, ob es am Schluss gutgeheissen wird. Dem Baudirektor ist es lieber, wenn man jetzt einen klaren Entscheid fällt und auf das Projekt Stadttunnel eintritt oder nicht. Für das vorliegende Projekt wurden in einem intensiven Prozess 5 Millionen Franken ausgegeben, und man kann heute darüber entscheiden. Das ist der

richtige Weg. Der Baudirektor ist überzeugt, dass dieses Projekt einen Mehrfachnutzen bringt. Man bringt den Verkehr, der zu über 50 Prozent Durchgangsverkehr ist, aus dem Stadtzentrum heraus. Der Stadttunnel wird die Stadt aber auch erschliessen, dank des ausgeklügelten Kammersystems. Wer den Nutzen anzweifelt, soll doch bitte den Plan B vorlegen und sagen, was man besser machen kann. Für den Baudirektor ist klar: entweder Stadttunnel mit ZentrumPlus – oder nichts!

Für die Abluft sind im Projekt 35 Millionen Franken budgetiert. Es ist natürlich möglich, dass 2031 sehr viele Elektromobile herumfahren, die Grenzwerte eingehalten sind und man für den Stadttunnel 35 Millionen Franken weniger braucht. Da gibt es noch verschiedene Unbekannte.

Was passiert bei einem Nichteintreten? Ganz einfach: *Tertium non datur*, es gibt keine dritte Variante. Selbstverständlich wird die Baudirektion andere Projekte vortreiben, dies allerdings immer auf dem Hintergrund des Sparprogramms, das auch verschiedene Hoch- und Tiefbauprojekte enthält. Und wenn der Kantonsrat diesem Sparprogramm zustimmt, fällt das eine oder andere Projekt heraus. Das Projekt Lorzentobelbrücke–Schmittli ist aber im Strassenbauprogramm drin, und die Baudirektion wird unter Berücksichtigung der Mitwirkungsverfahren weiter planen. Dasselbe gilt für die Umfahrung Unterägeri, und 2016 wird der Baudirektor den Kantonsrat über den Stand der diesbezüglichen Planung informieren. Andere Projekte sind im Rahmen des Sparprogramms zu diskutieren. Man darf im Ägerital also nicht den Glauben haben, dass bei Nichteintreten auf den Stadttunnel das Projekt Umfahrung Unterägeri sicherer wäre.

Zusammenfassend ist der Baudirektor überzeugt, dass mit dem von der Stawiko vorgeschlagenen Finanzierungsmodell und dem vom Regierungsrat beantragten Kompromiss zwischen den Vorschlägen der Tiefbaukommission und der Stawiko eine gute Vorlage auf dem Tisch liegt, die diskutiert werden sollte. Man sollte also auf die Vorlage eintreten, nicht zuletzt auch deshalb, weil man mit dem Projekt eines Stadttunnels noch nie so weit war wie heute. Und letztlich wird es auch nicht falsch sein, das Volk zu fragen, ob es dieses Projekt will oder nicht.

#### EINTRETENSBEschluss

→ Eintreten ist unbestritten.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass die Debatte hier unterbrochen oder mit der Detailberatung weitergeführt werden kann. Er will darüber abstimmen lassen. Wenn der Rat entscheidet, die Debatte zu unterbrechen, wird die Detailberatung in der nächsten Sitzung, also am 11. Dezember, durchgeführt.

→ Der Rat beschliesst mit 38 zu 24 Stimmen, die Debatte zu unterbrechen und in der nächsten Sitzung fortzuführen.

Die Traktanden 9 bis 11 kommen aus Zeitgründen ebenfalls nicht mehr zur Sprache.

#### 1253 Nächste Sitzung

Donnerstag, 11. Dezember 2014 (Ganztages-sitzung)