



Interpellation von Christina Huber Keiser und Martin Stuber betreffend Beurteilung der Tangente Zug/Baar im Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm des Kantons Zug

Mündliche Antwort des Regierungsrates
vom 17. Februar 2009

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Ausgangslage

Der Bund leistet gemäss Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr (Infrastrukturfondsgesetz), welches seit dem 1. Januar 2008 in Kraft ist, Mittel zur effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität. Der Einsatz dieser Finanzmittel aus dem Infrastrukturfonds basiert auf einer Gesamtschau des Verkehrs, welche alle Verkehrsträger und -mittel einbezieht. In einer ersten Tranche gab das Parlament (National- und Ständerat) bereits Gelder frei, die der Realisierung dringender und baureifer Projekte dienen. Davon profitierten unter anderem die erste Teilergänzung der Stadtbahn und die Nordzufahrt. In einer zweiten Tranche werden nun Vorhaben berücksichtigt, welche speziell den Agglomerationsverkehr betreffen. Die Kantone konnten entsprechende Vorhaben in sogenannten Agglomerationsprogrammen benennen und beim Bund dafür Beiträge beantragen. Der Bundesbeschluss zur Finanzierung dieses Programmes (Etappe 2011-2014) ist derzeit in Vernehmlassung.

Methodik zur Festsetzung von Finanzierungsbeiträgen

Der Bund prüft die Agglomerationsprogramme in drei Schritten, aus denen sich die Finanzierungsbeiträge ergeben. Nach Prüfung der Grundanforderungen (Vollständigkeit der Informationen und genügende politische Verankerung) wird die Priorisierung der Massnahmen beurteilt. Neben der Bau- und Finanzreife ist hier das Kosten-Nutzen-Verhältnis der einzelnen Massnahmen von Bedeutung. Im dritten Schritt wird die Wirksamkeit des Programmes als Ganzes beurteilt und seinen Kosten gegenüber gestellt. Je besser dieses Verhältnis, desto höher fällt der Beitragssatz des Bundes aus. Das Agglomerationsprogramm Zug wird vom Bund als Programm mit guter Wirkung beurteilt und mit der zweithöchsten Nutzen-Punktezahl sämtlicher Agglomerationsprogramme bewertet.

Im Weiteren führte der Bund gesamtschweizerische Quervergleiche aller Agglomerationsprogramme durch. Damit wurde sichergestellt, dass alle Massnahmen und alle Agglomerationsprogramme nach einem einheitlichen, der Grösse der Agglomeration angepassten Massstab beurteilt wurden. Die Beurteilung der Projekte erfolgte demnach aus einer gesamtschweizerischen Optik, die von einer agglomerationsinternen Beurteilung durchaus abweichen kann.

Eingereichte Agglomerationsprogramme

Das mit den eingereichten Agglomerationsprogrammen eingegebene Investitionsvolumen für die ersten zwei Finanzierungsetappen (A- und B-Liste) beträgt 17 Milliarden Franken. Bei einer Bundesbeteiligung von 30 - 50 % wären also Bundesmittel im Umfang von gegen 9 Milliarden Franken erforderlich. Zur Verfügung stehen aber nur 2,5 Milliarden Franken. Diese Ausgangslage zwingt den Bundesrat, die Finanzen auf Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren und die Messlatte sehr hoch anzusetzen. Aus der Grundidee des Infrastrukturfonds, die Agglomerationen bei der Realisierung von zentralen Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs zu unterstützen ergibt sich, dass der grösste Anteil der Bundesmittel

solchen Infrastrukturen zukommen soll. Zitat aus dem zurzeit in Vernehmlassung stehenden Bundesbeschluss: "Aufgrund seines vergleichsweise geringen Flächenverbrauchs und seiner hohen Ressourceneffizienz stehen dabei vorab im Kern der Agglomerationen Investitionen in den öffentlichen Verkehr im Vordergrund."

Gesamtschweizerisch sind denn auch 71 Projekte des öffentlichen Verkehrs (inkl. öV-Strasse) mit einem Investitionsvolumen von 4,2 Milliarden Franken in die A- oder B-Liste aufgenommen worden. Beim Motorisierten Verkehr (MIV) sind dies lediglich 20 Projekte mit Investitionen von Fr. 0,67 Milliarden Franken.

Projekte des Agglomerationsprogrammes Zug

Das vom Bund in die A-Liste aufgenommene Projekt "Umfahrung Cham - Hünenberg, Kammern A und C" ist von den MIV-Massnahmen sämtlicher Agglomerationen das zweit teuerste Strassenbauprojekt. Die Agglomeration Zug erhält für Strassenbauprojekte auch absolut den zweithöchsten Beitrag aller Agglomerationen. Es gibt nur drei Agglomerationen, von denen mehr als ein Strassenbauprojekt in die A- und/oder B-Liste aufgenommen worden ist. Es handelt sich dabei allerdings durchwegs um deutlich kleinere Projekte als die Tangente Zug/Baar.

Nebst der Tangente Zug-Baar wurden vom Bund auch die folgenden Projekte des Agglomerationsprogrammes Zug in die C-Liste gesetzt:

Massnahme	Änderung des Bundes	Hauptbegründung
Umfahrung Cham - Hünenberg, Kammern B und D	von der A-Liste in die C-Liste	Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
Verbindung Grindel - Bibersee	von der A-Liste in die C-Liste	Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
Tangente Zug/Baar	von der B-Liste in die C-Liste	Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
öV-Feinverteiler auf Eigenstrasse, 2. Teil	von der B-Liste in die C-Liste	kein ausreichender Reifegrad
Viertelstundentakt Stadtbahn/S-Bahn-Netz	von der B-Liste in die C-Liste	Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis und ungenügender Reifegrad

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass nebst der Tangente Zug/Baar auch andere Projekte des Agglomerationsprogrammes Zug keine Aufnahme in die A- oder B-Liste gefunden haben. Es sind dies nicht nur Strassenbauprojekte, sondern auch zwei bedeutende kantonale öV-Vorhaben. Aus der Einteilung eines Projektes in die C-Liste darf also nicht geschlossen werden, dass dieses aus kantonaler Sicht keine Priorität genießt und nicht umsetzbar ist. Ansonsten müssten sofort sämtliche oben aufgelisteten kantonalen Projekte aus dem Richtplan gestrichen und alle damit verbundenen Studien- und Projektierungsarbeiten eingestellt werden.

Der Bund führte mit dem Amt für Raumplanung des Kantons Zug schon während der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes verschiedenste Fachgespräche. Dabei wurde dem Kanton Zug unter anderem klar zum Ausdruck gebracht, dass er das Projekt "Stadttunnel Zug" entgegen den ersten Absichten gar nicht erst in das Agglomerationsprogramm aufnehmen solle, in jedem Falle aber sicher nicht in die besagte A- oder B-Liste. Das Belassen dieses Projektes im Agglomerationsprogramm bzw. in der A- oder B-Liste würde dazu führen, dass das Programm als Ganzes abgewertet würde und damit weniger finanzielle Mittel gesprochen werden könnten (was notabene über die Tangente Zug/Baar nicht ausgesagt wurde). Ausserdem sprengt dieses Projekt die finanziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes und komme aufgrund des vorherzusehenden ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses wenn überhaupt nur für die C-Liste in Frage. Bei konsequenter Betrachtung müssten aufgrund dieser Beurteilung durch den Bund die Projektierungsarbeiten zum Stadttunnel Zug unmittelbar eingestellt und das Projekt aus dem Richtplan gestrichen werden.

Die Interpellantin und der Interpellant stellen vier Fragen. Wir beantworten sie wie folgt:

1. *Wann erhielt die Baudirektion den Entwurf des Prüfberichtes? Wie wurde die Tangente Zug/Baar im Entwurf des Prüfberichtes beurteilt? Wann wurde der Baudirektion das voraussichtliche Publikationsdatum des Prüfberichtes zur Kenntnis gebracht?*

Antwort: Der Entwurf des Prüfberichtes wurde der Baudirektion Ende August 2008 als vertrauliches Dokument und als Grundlage für die darauf folgenden Fachgespräche zugestellt. Die Tangente Zug/Baar wurde in diesem Entwurf als Projekt mit ungenügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis beurteilt (wie zu diesem Zeitpunkt auch noch die Umfahrung Cham-Hünenberg). Am Fachgespräch vom 9. September 2008 in Bern wurde der Baudirektion das Vorliegen des definitiven Prüfberichtes voraussichtlich auf Ende Jahr angekündigt.

2. *Wurde die Regierung anlässlich der Diskussion und Beschlussfassung des Zusatzberichtes durch den Baudirektor über die zu erwartende Beurteilung durch den Prüfbericht des ARE informiert?*

Antwort: Nein. Eine formelle Verpflichtung in diesem laufenden Verfahren besteht dazu nicht.

Wenn Nein: Ist die Regierung nicht auch der Ansicht, dass spätestens zu diesem Zeitpunkt über den Prüfbericht und die negative Beurteilung des ARE hätte informiert werden müssen?

Antwort: Nein. Zum Zeitpunkt der Diskussion und Beschlussfassung des Zusatzberichtes durch den Baudirektor am 2. Dezember 2008 war der Inhalt des definitiven Prüfberichtes nicht bekannt. Wie die Aufnahme der Kammern A und C der Umfahrung Cham-Hünenberg in die A-Liste gezeigt hat, waren bedeutende Änderungen gegenüber dem Entwurf des Prüfberichtes noch möglich und letztlich auch Tatsache, auch was die Beurteilung vieler Projekte betrifft. In Unkenntnis des definitiven Prüfberichtes, der am 19. Dezember 2008 veröffentlicht worden ist, war es nicht angezeigt, den Regierungsrat über die Beurteilung des Agglomerationsprogrammes Zug durch den Bund zu informieren.

Wann wurde die Regierung durch den Baudirektor über die Ergebnisse des Prüfberichtes bzgl. Tangente informiert?

Antwort: Am 9. September 2008 nahm Baudirektor Heinz Tännler zusammen mit Fachvertretern des Kantons Zug an einem Fachgespräch in Bern teil. Er liess sich mit Einverständnis des Landammannes von der gleichzeitig stattfindenden Regierungsratssitzung mit der Begründung entschuldigen, dass im Entwurf des Prüfberichtes einige Projekte zu schlecht beurteilt worden seien.

Am 19. Dezember 2008 orientierte der Bund über die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Agglomerationsprogramm Verkehr, das sich wie schon erwähnt zurzeit in Vernehmlassung befindet. Der Regierungsrat wurde mit der am gleichen Tag durch die Baudirektion herausgegebenen Medienmitteilung orientiert. Der Regierungsrat machte jedoch den Zusatzbericht an den Kantonsrat nicht von diesem Bundes-Prüfbericht abhängig. Er wendete für die Beurteilung dieses Projektes seine eigenen kantonsrelevanten Kriterien an. Ein vertieftes Nachhaken durch den Regierungsrat erübrigte sich daher.

3. *Wie stellt sich die Regierung zur Tatsache, dass der Prüfbericht die bisher bekannten Hauptargumente der Gegnerschaft der Tangente praktisch vollumfänglich bestätigt? Ist die Regierung bereit, aus den vom ARE vorgebrachten Kritikpunkten Konsequenzen für das vorliegende Projekt zu ziehen?*

Antwort: Der Regierungsrat ist nach wie vor überzeugt, dass die Tangente Zug/Baar ein gutes Projekt darstellt. Hier zeigt sich deutlich die vorhin angesprochene differierende Sichtweise des Bundes bei der Beurteilung der einzelnen Projekte der Agglomerationsprogramme. Die Tangente Zug/Baar ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes, dessen optimale Funktionserfüllung auf der Basis des Richtplans von jedem Einzelprojekt abhängt. Aus den Kritikpunkten wurden bereits erste Konsequenzen gezogen und weitere Projektverbesserungen in den Bereichen ökologischer Ausgleich, Einpassung in die Landschaft und Schutz der Landschaft angeordnet.

4. *Wie geht der Regierungsrat mit der Tatsache um, dass das Projekt Tangente Zug/Baar aller Voraussicht nach keine Bundesgelder aus dem Infrastrukturfonds erhalten wird?*

Antwort: Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass mit der aktuellen Beurteilung durch den Bund (ARE) für das Projekt Tangente Zug/Baar keine Gelder aus dem Infrastrukturfonds zu erwarten sind. Definitiv ist diese Beurteilung aber noch nicht. Er wird sich weiter dafür einsetzen, dass bei der nächsten Beurteilung der Agglomerationsprogramme für die Finanzierungsetappe 2015-2018 die Tangente Zug/Baar in die A- oder B-Liste aufgenommen werden kann. Es gilt ausdrücklich festzuhalten, dass eine Mitfinanzierung durch den Bund keine Voraussetzung für die Realisierung von kantonalen Projekten ist.

Antwort des Regierungsrates vom 17. Februar 2009