



**Kantonsratsbeschluss  
über das Strassenbauprogramm 2023–2030**

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer  
vom 7. November 2022

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlage des Regierungsrats vom 13. September 2022 (Vorlage Nrn. 3479.1/.2 - 17082/17083) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 7. November 2022 beraten. Regierungsrat Florian Weber vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Marc Amgwerd, Jörg Perrot, Leiter Erhaltungsmanagement beim Tiefbauamt, sowie Sarah Kehl, juristische Mitarbeiterin bei der Baudirektion, unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung und Schlussabstimmung
4. Zirkularbeschluss
5. Antrag

**1. Ausgangslage**

Es liegen mit der Vorlage Nrn. 3479.1/.2 - 17082/17083 seitens des Regierungsrats ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Die Ausgangslage ist dort bereits dargelegt, weshalb sich eine Wiedergabe in diesem Bericht erübrigt.

**2. Eintretensdebatte**

Zu Beginn orientierte Kantonsingenieur Marc Amgwerd über die Vorlage. Er stellte diese anhand einer PowerPoint-Präsentation vor. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick über das Strassenbauprogramm verschaffen können. Im Rahmen der Eintretensdebatte standen die nachfolgenden Themen im Zentrum.

a) *Öffentlicher Verkehr*

Im aktuellen Strassenbauprogramm ist für den öffentlichen Verkehr, Radstrecken und Sonderbauwerke noch ein Betrag von 43,5 Millionen Franken übrig. Ein Kommissionsmitglied äusserte die Befürchtung, dass möglicherweise im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu wenig realisiert worden sei. Wenn künftig nur noch ein Topf existiere, bestehe die Gefahr, dass zugunsten des Strassenbaus für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu wenig Geld ausgegeben werde. Die Baudirektion stellte diesbezüglich klar, dass der verbliebene Betrag keinesfalls auf eine zu geringe Investition im Bereich des öffentlichen Verkehrs hindeute. Es habe sich aber herausgestellt, dass der Topf für den öffentlichen Verkehr überdotiert gewesen sei. Werde eine Strasse neu gebaut, ergebe sich aufgrund des

Kostenteilers die Belastung der jeweiligen Töpfe A (Kantonsstrassen) und B (öffentlicher Verkehr, Radstrecken und Sonderbauwerke). Beispielsweise entstamme das Geld bei einem hindernisfreien Ausbau einer Bushaltestelle mehrheitlich aus dem Topf A, selbst wenn es konkret um die Sanierung einer Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs gehe. Beim Strassenabschnitt Nidfuren–Schmittli würden momentan viele Stützmauern gebaut, damit die Strasse breiter werde und beidseitig ein Radstreifen markiert werden könne. Den Grossteil der Kosten trage dabei die Spezialfinanzierung. Auch Autofahrende hätten einen Vorteil, wenn die Radfahrenden innerhalb des Radstreifens unterwegs seien. Deshalb sei bei diesem Strassenabschnitt die Belastung für den Topf B nur sehr gering. Insofern könne der Kostenteiler stets in Frage gestellt werden. Für die Baudirektion habe dieser jedoch keinen direkten Einfluss auf ein Projekt. Es würden deswegen nicht weniger oder mehr Bushaltestellen realisiert werden.

Auf die Frage eines Kommissionsmitglieds, was mit den verbleibenden Kreditbeiträgen geschehe bzw. ob diese für den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr eingesetzt werden könnten, wies die Baudirektion darauf hin, dass es sich beim Strassenbauprogramm nicht um einen Objektkredit, sondern um einen Topf handle. Aus diesem Topf würden die Kredite für die jeweiligen Projekte herausgenommen. Insofern liege kein überzähliges Geld im Topf. Das Geld der Spezialfinanzierung verbleibe im Strassenbauprogramm.

Zu den Sonderbauwerken gehört vor allem die öffentliche Beleuchtung. Deren Anteil am Topf B ist jedoch gering.

#### *b) Übersichtsplan, Richtplan und Strassenbauprogramm*

Der Richtplan und das Strassenbauprogramm sind zwei verschiedene Instrumente. Während der Richtplan die strategische Planung vorgibt, legt das Strassenbauprogramm fest, welche Projekte mit dem Rahmenkredit realisiert werden. Im Strassenbauprogramm geht es demnach um den konkreten Bau der Strassen. Das Mobilitätskonzept hingegen ist wie der Richtplan ein übergeordnetes strategisches Instrument, weshalb es im Strassenbauprogramm auch keine Erwähnung findet.

Ein Kommissionsmitglied stellte fest, dass die auf dem Übersichtsplan (Beilage 2) eingezeichneten blauen Linien vor allem Sanierungen und Erneuerungen seien und erkundigte sich, weshalb auf dem Übersichtsplan beispielsweise kein neuer Radweg eingezeichnet sei. Die Baudirektion erklärte, dass der Richtplan – als strategisch übergeordnetes Instrument – die Fahrradrouten festlege. Praxismässig werde bei jeder Strassensanierung immer auch der Radweg entsprechend angepasst. Im Rahmen des Strassenbauprogramms könne aber keine direkte Veloförderung stattfinden.

Ein Kommissionsmitglied störte sich an der Aussage im Bericht und Antrag des Regierungsrats, wonach der Rahmenkredit keine direkten finanziellen Auswirkungen auf die Staatsrechnung habe. Indirekt bleibe Topf A und Topf B also auch weiterhin bestehen. Die Baudirektion erklärte, dass die Kosten einen Einfluss auf die Verwaltungsrechnung hätten, nachdem der Kredit eines Projekts gesprochen worden sei. Im aktuellen Strassenbauprogramm werde Topf A über die Spezialfinanzierung abgerechnet und Topf B gehe zulasten der Verwaltungsrechnung. Im neuen Strassenbauprogramm werden bei den Kreditanträgen die Gesamtkosten der einzelnen Projekte dargestellt und jeweils der Spezialfinanzierung Strassenbau belastet. Auf Ende jeden Jahres werden alle angefallenen Einnahmen und Ausgaben auf institutioneller Ebene, also projektübergreifend, zulasten der Verwaltungsrechnung umgebucht. Dass der Rahmenkredit keine direkten Folgen auf die Staatsbuchhaltung hat, ist so gemeint, dass die effektive Freigabe der Beträge erst mit Kreditbeschluss/Kreditfreigabe der einzelnen Projekte er-

folgt. Das Strassenbauprogramm beinhaltet somit nur den finanziellen Rahmen für die anstehenden Projekte.

c) *Höhe des Rahmenkredits*

Die Höhe des Rahmenkredits von rund 237,1 Millionen Franken ergibt sich aus der Summe aller Projekte des Strassenbauprogramms (vgl. Objektliste, Beilage 1) und ist nach Einschätzung der Baudirektion ausreichend. Der limitierende Faktor sei – so die Baudirektion – nicht in erster Linie die Kapitalisierung, sondern die personellen Ressourcen, insbesondere auch bei den Planer- und Ingenieurbüros. Aus diesem Grund und wegen potenzieller Einspracheverfahren sowie sonstiger Verzögerungen sei zum heutigen Zeitpunkt noch unklar, ob tatsächlich alle im Strassenbauprogramm aufgenommenen Projekte im geplanten Zeitraum realisiert werden können. Daher werden am Strassenbauprogramm laufend Anpassungen vorgenommen und diese den Kommissionsmitgliedern einmal im Jahr vorgelegt. Sollte sich zeigen, dass bei Ablauf des Strassenbauprogramms im Jahr 2030 der Rahmenkredit noch nicht aufgebraucht sei, bestehe die Möglichkeit einer Erstreckung. Gleichzeitig sei der Kredit allenfalls vor Ende 2030 zu erhöhen, falls Projekte rascher als geplant realisiert werden könnten.

d) *Postulat der Fraktion Die Mitte betreffend einstufige und zweistufige Kreditverfahren bei Bauprojekten (Vorlage Nr. 3373.1 - 16864)*

Das Postulat der Fraktion Die Mitte betreffend einstufige und zweistufige Kreditverfahren bei Bauprojekten (Vorlage Nr. 3373.1 - 16864) wurde in der zur Debatte stehenden Vorlage nicht berücksichtigt, da selbst eine Erheblicherklärung des Postulats keinen direkten Einfluss auf das neue Strassenbauprogramm hätte. Die Beantwortung des Postulats durch den Regierungsrat wird fristgerecht erfolgen.

Nach Beantwortung der Fragen beschloss die Kommission stillschweigend Eintreten auf die Vorlage Nr. 3479.2 - 17083 des Regierungsrats.

### **3. Detailberatung und Schlussabstimmung**

In der Detailberatung wurden weitere Fragen der Kommissionsmitglieder beantwortet. Es wurde ein Antrag gestellt.

Ein Kommissionsmitglied sprach die Erhöhung der Kreditbewilligung durch den Regierungsrat an. Die Baudirektion erklärte dazu, dass die reinen Baukosten um 25 Prozent gestiegen seien. Hinzu kämen Kosten für den Landerwerb, welche bis zu 600 Prozent aufgeschlagen hätten. Ferner sei aktuell die Teuerung sehr gross. Zudem würden heute flächendeckend höhere Standards angewendet. So werde beispielsweise innerorts praktisch immer ein lärmarmes Deckbelag eingebaut. Dies sei sinnvoll, koste aber auch mehr. Zudem würden die teerhaltigen Beläge auf spezielle Art entsorgt werden. Des Weiteren habe sich die Siedlungsentwässerung in den letzten Jahren stark verändert. Insgesamt – so die Baudirektion – könnten mit der Erhöhung der Finanzkompetenz mehr Projekte in Angriff genommen und diese schneller vorangetrieben werden. Die Kreditfreigabe gelte explizit für das Strassenbauprogramm.

Die Objektliste (Beilage 1) könne jederzeit in der Kommission diskutiert werden. Unabhängig von der Höhe der Kreditlimite bestehe für die Kommission dadurch die Möglichkeit, über ein bestimmtes Projekt informiert zu werden. In der Objektliste sind auch Projekte unterhalb der Kreditlimite aufgeführt, wodurch der Kantonsrat Informationen erhält, um politische Anfragen zu

stellen. Für die Priorisierung der einzelnen Strassenbauprojekte sei die Baudirektion zuständig, da dies Teil des operativen Tätigkeitsfeldes darstelle. Die Baudirektion könne das Strassenbauprogramm insofern anpassen, als die Objektliste nachgeführt werde. Sei beispielsweise ein Projekt aufgrund von Einsprachen o. ä. blockiert, könne ein Projekt aus dem übernächsten Strassenbauprogramm in die Liste aufgenommen werden. Das entsprechende Projekt würde in diesem Fall nicht gestrichen, sondern zeitlich verschoben. Erwartungsgemäss erfahre die Objektliste im Rahmen des Budgetprozesses die wesentlichsten Änderungen.

Die Kommission vereinbarte, dass die Objektliste jeweils im Anschluss an den abgeschlossenen Budgetprozess im Frühjahr angepasst und aufgeschaltet wird. Aus Gründen der Transparenz werden die Änderungen jeweils farblich gekennzeichnet. Jeweils in einer separaten Spalte («bereits in») wird darauf hingewiesen, wenn ein Projekt noch aus dem alten Strassenbauprogramm stammt.

Die Kommission ging die Objektliste (Beilage 1) und den Übersichtsplan (Beilage 2) gemeinsam durch. Dabei wurden insbesondere nachfolgende Themen diskutiert.

Die Baudirektion erklärte auf Nachfrage, dass die Sanierung der neuen Lorzentobelbrücke Bestandteil des Projekts 0461: KS 381, Moosrank–Nidfuren, bilde. Die Substanz der Brücke sei in gutem Zustand. Es gehe vorwiegend um einen Belagsersatz sowie um den Radverkehr. Die Lorzentobelbrücke sei relativ breit, weshalb zum heutigen Zeitpunkt davon ausgegangen werde, dass eine Sperrung der Brücke nicht notwendig sei und der Verkehr stattdessen mit einem Lichtsignal geregelt werden könne.

Ein Kommissionsmitglied störte sich daran, dass die Sanierung der Nordzufahrt (Ertüchtigung der Nordzufahrt bis zur Autobahn) erst Teil des Strassenbauprogramms 2031–2038 sei. Die Baudirektion sah die Problematik des genannten Strassenabschnitts, wies allerdings darauf hin, dass dies eine Anpassung des Richtplans bedinge. Mit der Planung sei allerdings bereits begonnen worden, sodass nächstes Jahr das Vorprojekt erarbeitet und die Richtplandiskussion erneut geführt werden könne. In diesem Zusammenhang wies die Baudirektion darauf hin, dass auch die Planungsarbeiten bei der Chamerstrasse angelaufen seien.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dem Vorgehen, wenn man die Projekte an der Nord- und der Chamerstrasse vorziehen möchte. Die Baudirektion wies auf die Möglichkeit hin, einen separaten Objektkredit ausserhalb des Strassenbauprogramms zu beantragen und die Projekte unabhängig vom Strassenbauprogramm zu diskutieren. Auf Nachfrage eines anderen Kommissionsmitglieds erklärte die Baudirektion, dass die Projekte aufgrund ihres Zusammenhangs mit der Verlängerung der General-Guisan-Strasse im Richtplan eingetragen worden seien. Der Richtplan schreibe einen Ausbau dieser beiden Strasse bis im Jahr 2035 vor.

Ein Kommissionsmitglied wollte wissen, ob sich im Zusammenhang mit dem Halbanschluss Rotkreuz Anpassungen ergeben hätten. Es sei gesagt worden, dieses Projekt koste rund 20 Millionen Franken, wobei der Bund die Hälfte der Kosten übernehmen werde. Nun seien in der Objektliste aber keine Einnahmen ersichtlich. Die Baudirektion erklärte, dass in der Objektliste nur die budgetierten Summen enthalten seien. Erst wenn eine Finanzierungsvereinbarung vorliege, werde der Betrag in die Liste aufgenommen. Grund dafür sei das im Finanzhaushaltgesetz (FHG) vorgeschriebene Bruttoprinzip. Nach erfolgter definitiver Zusicherung der Einnahmen werde die Objektliste selbstverständlich mit dem entsprechenden Betrag ergänzt. Im Übrigen handle es sich beim erwähnten Projekt um ein Bundesprojekt.

Auch das Projekt «KS 381, Rössli–Spinnerei, Unterägeri» war grundsätzlich für das übernächste Strassenbauprogramm vorgesehen. Ein Kommissionsmitglied erachtete dies als zu spät und verwies dazu auf das derzeit hängige Postulat von Peter Letter und Markus Spörri betreffend Priorisierung des Abschnitts Rössli–Spinnerei Unterägeri in der Erschliessung des Ägeritals (Vorlage Nr. 3268.1 - 16654). Das Vorhaben sei für die Bevölkerung, insbesondere unter dem Aspekt der Sicherheit für Radfahrende äusserst dringend.

Ein Kommissionsmitglied erwähnte das Projekt «KS 4, Marktgasse, Baar». Die Baudirektion führte aus, dass im aktuellen Strassenbauprogramm 2014–2022 vorgesehen gewesen sei, die Marktgasse in Baar neu zu erstellen. Dieses Projekt habe aufgrund verschiedener Einflüsse nicht wie vorgesehen vorwärtsgebracht werden können. Aufgrund des Sanierungs- und Gestaltungsbedarfs (Massnahmen Radverkehr) sei eine zügige Realisierung aber angezeigt. Die Baudirektion bestätigte auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds, dass das Strassenbauvorhaben «KS 4, Marktgasse, Baar» nicht Einzug in das Strassenbauprogramm 2023–2030 gefunden habe.

Die Kreditfreigabekompetenz des Regierungsrats soll von 1,5 auf 3 Millionen Franken erhöht werden. Der Regierungsrat kann diese Kompetenz der Baudirektion delegieren. Ein Vergleich mit anderen Zentralschweizer Kantonen zeigt, dass diese ähnliche Kompetenzregelungen getroffen haben. Ein Kommissionsmitglied stellte diese Erhöhung in Frage, da diese eine Verdopplung gegenüber heute darstelle. Drei andere Kommissionsmitglieder sprachen sich hingegen – unter Verweis auf die von der Baudirektion vorgebrachten Begründung – für die Erhöhung der Kreditfreigabe auf 3 Millionen aus. Dennoch stellte das Kommissionsmitglied den Antrag, dass der Regierungsrat bzw. die Baudirektion nur Kredite bis 2 Millionen Franken freigeben kann.

Die Kommission lehnte den Antrag mit 11 : 2 Stimmen und einer Enthaltung ab.  
*[Der Präsident nimmt auf eigenen Wunsch nicht an der Abstimmung teil.]*

Ein Kommissionsmitglied thematisierte die Teuerung und fragte, ob die Beträge im Strassenbauprogramm, (Anhang 1) bestehen blieben, sollte die Teuerung stark steigen. Dadurch würde die Spezialfinanzierung nämlich übermässig belastet. Die Baudirektion präzisiert, dass die Regierung beschlossen habe, in der Mitte der Laufzeit, d. h. nach vier Jahren, die Preise zu überprüfen und diese bei Bedarf anzupassen.

In der Folge genehmigte die Kommission Titel und Ingress sowie § 1 kommentarlos. Nach geführter Diskussion stimmte die Kommission auch § 2 und 3 zu. Über § 4 stimmte die Kommission nicht explizit ab. Die Zustimmung erfolgte jedoch implizit mit der Ablehnung des gestellten Antrags um Senkung der Kreditfreigabe. II., III. und IV. wurden von der Kommission wiederum kommentarlos genehmigt.

### Schlussabstimmung

In der Folge stimmte die Kommission für Tiefbau und Gewässer in der Schlussabstimmung der Vorlage Nr. 3479.2 und 3479.2a (Anhang 1) - 17083 mit 14 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

*[Der Präsident nimmt auf eigenen Wunsch nicht an der Abstimmung teil.]*

#### **4. Zirkularbeschluss**

Im Nachgang an die Kommissionssitzung erfolgte die Erheblicherklärung des Postulats von Peter Letter und Markus Spörri betreffend Priorisierung des Abschnitts Rössli–Spinnerei Unterägeri in der Erschliessung des Ägeritals durch den Kantonsrat. Aus diesem Grund war die Baudirektion der Auffassung, es sei zu prüfen, ob das Strassenbauvorhaben «KS 381, Rössli–Spinnerei, Unterägeri» in das Strassenbauprogramm 2023–2030 nachträglich aufzunehmen sei. Dies nahm die Baudirektion zum Anlass, im gleichen Zug eine Ergänzung des Strassenbauprogramms mit dem Strassenbauvorhaben «KS 4, Marktgasse, Baar» vorzuschlagen.

Mittels Zirkularbeschluss stimmte die Kommission im Nachgang den genannten Strassenbauvorhaben sowie den daraus entstehenden Änderungen der Objektliste (Beilage 1) und des Übersichtsplans (Beilage 2) sowie der daraus resultierenden Erhöhung des Kredits einstimmig (d. h. mit 15 : 0 Stimmen) zu. Der Antrag der Kommission beinhaltet somit durch die Aufnahme der Projekte «KS 381, Rössli–Spinnerei, Unterägeri» und «KS 4, Marktgasse, Baar» ins Strassenbauprogramm 2023–2030 eine Krediterhöhung um 13,0 Millionen Franken auf 250,1 Millionen Franken.

#### **5. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 3479.2/2a - 17083 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Cham, 7. November 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Rainer Suter

Beilagen:

- Objektliste, ergänzt mit den zusätzlichen Strassenbauvorhaben KS 4 und KS 381
- Angepasster Übersichtsplan
- Synopse