

KANTONSRATSBESCHLUSS  
ÜBER DAS STRASSENBAUPROGRAMM 2004 - 2011

BERICHT UND ANTRAG DER STRASSENBAUKOMMISSION

VOM 26. SEPTEMBER 2003

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Strassenbaukommission hat die obige Vorlage des Regierungsrates vom 2. September 2003 in einer eintägigen Sitzung beraten. Regierungsrat Hans-Beat Uttinger vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Hannes Fässler, Kantonsingenieur, sowie Max Fankhauser, Kantonsingenieur-Stellvertreter, unterstützt. Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, führte das Protokoll.

## **1. Ausgangslage**

Diese Vorlage, welche sich auf das Gesetz über Strassen und Wege stützt, setzt das Strassenbauprogramm 1997 - 2003 fort. Damit werden in einem referendumsfähigen Kantonsratsbeschluss Kredite reserviert, welche die Werterhaltung unseres Strassen- und Wegernetzes sicherstellen und die notwendigen Anpassungen an die heutigen Anforderungen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes ermöglichen. Dieses Vorgehen hat sich bewährt. Mit Ausnahme des Kredites für die Generellen Projekte werden grössere Bauvorhaben mit separaten Vorlagen ausserhalb dieses Strassenbauprogrammes beschlossen werden müssen.

## 2. Eintretensdebatte

Nach einer Orientierung über die Vorlage präsentierte Hannes Fässler, Kantonsingenieur, die Strassenrechnung und zeigte die Finanzierung der verschiedenen Strassenbauvorhaben auf. Dabei ergaben sich drei Kernaussagen. Erste Kernaussage: Ohne Motorfahrzeugsteuererhöhung und ohne Beanspruchung der LSVA-Gelder könnten neben dem Strassenbauprogramm alle Strassenbauvorhaben der ersten Priorität gemäss Teilrichtplan Verkehr mit den Mitteln der Spezialfinanzierung finanziert werden. Dabei wird die Spezialfinanzierung bis im Jahr 2028 wieder schuldenfrei sein. Zur ersten Priorität gehört neben der Nordzufahrt, die Tangente Neufeld, das Kammerkonzep mit den Kammern B und C, der Abschnitt Grindel - Bibersee sowie der 6-Spur-Ausbau der Nationalstrasse A4 zwischen den Verzweigungen Blegi und Rütihof. Zweite Kernaussage: Die Strassenbauvorhaben der ersten und zweiten Priorität können nur mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer von mindestens 17 % finanziert werden. Dann wird die Spezialfinanzierung im Jahr 2040 wieder schuldenfrei sein. Dritte Kernaussage: Wenn alle Strassenbauvorhaben des Teilrichtplans Verkehr realisiert werden sollen, kann dies nur mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer von insgesamt 75 % finanziert werden. Auch die LSVA-Gelder werden hierfür gebraucht. Mit diesen Massnahmen wird die Spezialfinanzierung frühestens ab 2040 wieder schuldenfrei sein. Bei allen Berechnungen mussten verschiedene Annahmen getroffen werden. Ändern sich jedoch diese Rahmenbedingungen, wirkt sich das sofort auf die Spezialfinanzierung aus.

Die Kommission wird an einer nächsten Sitzung die Finanzierung der kostenintensiven und ausserhalb des Strassenbauprogrammes liegenden Projekte diskutieren. Thematisiert wird dabei der Einbezug einer möglichen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer und der künftigen Verwendung der LSVA-Gelder für den Strassenbau.

Nach diesen grundsätzlichen Überlegungen zur Finanzierung der geplanten Strassenbauvorhaben und zur Finanzierbarkeit des vorliegenden Strassenbauprogramms war Eintreten auf die Vorlage unbestritten. Die Kommission sprach sich einstimmig dafür aus.

### **3. Detailberatung**

#### **a. Dauer des Strassenbauprogrammes**

Einzelne Kommissionsmitglieder hatten Mühe damit, dass das Programm über acht und nicht wie bis anhin über lediglich sechs Jahre laufen soll. In der Zwischenzeit werde wohl der Neue Finanzausgleich (NFA) in Kraft treten. Spätestens zu diesem Zeitpunkt müsse das Strassenbauprogramm revidiert werden.

Es ist vorgesehen, dass der NFA frühestens ab 2007 in Kraft treten wird. Realistischer ist wohl das Jahr 2009 oder sogar 2010. Der NFA wird sich jedoch nicht wesentlich auf das Strassenbauprogramm auswirken. Für die Mehrheit der Kommission macht eine Geltungsdauer des Programms von acht Jahren Sinn. Man muss auch die Dauer der Legislatur vor Augen halten. Im Jahr 2010 wird eine Legislatur zu Ende gehen, so dass im Jahr 2011 ein neuer Kantonsrat über das nächstfolgende Strassenbauprogramm seinen Prioritäten entsprechend beschliessen kann.

#### **b. Nationalstrassen: 6-Spur-Ausbau der A4**

Der Teilrichtplan Verkehr sieht vor, die Nationalstrasse A4 zwischen den Verzweigungen Blegi und Rütihof auf sechs Spuren auszubauen. Damit soll einerseits der erhöhten Verkehrsbelastung dieses Abschnittes nach der Eröffnung der durchgehenden A4 Rechnung getragen werden. Andererseits ist zu beachten, dass die Autobahn das Rückgrat der Zuger Verkehrspolitik darstellt. Mit dem Strassenbauprogramm sollen rund 25 Mio. Franken für diesen Ausbau bereitgestellt werden. Dieser Betrag entspricht dem Anteil des Kantons Zug an den Baukosten. Der Regierungsrat soll diesen Betrag beschliessen und freigeben können.

Einzelne Kommissionsmitglieder waren mit dieser Lösung nicht einverstanden. Würde der 6-Spur-Ausbau jetzt im Strassenbauprogramm belassen, könne das Volk nicht einzeln über den 6-Spur-Ausbau befinden. Man sei dann gezwungen, gegen das Strassenbauprogramm das Referendum zu ergreifen, um eine Mitsprachemöglichkeit zu erhalten.

Dabei ist zu bedenken, dass der Löwenanteil des 6-Spur-Ausbaus (84 %) der Bund trägt. Der Kanton Zug muss also lediglich 16 % der Gesamtkosten beisteuern. Es wäre zu kompliziert und bräuchte zu viel Zeit, wenn der Kantonsrat den Kredit freigeben müsste. Der Bund fragt immer wieder, ob die kantonalen Gelder bereitstehen. Wenn nun der Kantonsrat zusätzliche Begehren beschliessen würde, welche der Bund nicht akzeptieren könnte, käme es zu schwierigen Verhandlungen. Der Ausbau könnte nicht mit der Eröffnung der durchgehenden A4 fertiggestellt werden. Angesichts der minimalen Kostenbeteiligung des Kantons wäre es ausserdem ungerechtfertigt, im Kanton eine derart hohe Hürde einzubauen. Des Weiteren ist zu bedenken, dass der 6-Spur-Ausbau baulich kein Problem darstellen wird, da der Kanton dafür bereits genügend Raum reserviert hat. Die Strasse muss pro Fahrtrichtung nur um rund 1.50 m verbreitert werden. Das Hauptproblem wird nach der Eröffnung der durchgehenden A4 vor der Verzweigung Blegi von Richtung Baar und Zug herkommend liegen. Zwei Spuren aus Baar und Zug müssen dort auf eine reduziert werden, um anschliessend in den Verkehr aus Richtung Zürich einzufädeln. Ohne 6-Spur-Ausbau und Anpassungen an der Verzweigung Blegi wird es zu massiven Rückstaus bis nach Baar kommen. Der Verkehr wird dann vermehrt den Weg durch die Quartiere und die Kantonsstrassen suchen.

Die Kommission lehnte den Antrag grossmehrheitlich ab, den 6-Spur-Ausbau aus dem Strassenbauprogramm zu nehmen und den Rahmenkredit für die Nationalstrassen um 25 Mio. Franken auf 15 Mio. Franken zu senken.

### **c. Kantonsstrassen**

Beim Rahmenkredit für die Kantonsstrassen gab vor allem die Prioritätenliste zu diskutieren. Die Baudirektion wurde vorab angehalten, den Ausbau des Abschnittes Eielen bis Lotenbach voranzutreiben und dem Kantonsrat baldmöglichst ein Projekt zu unterbreiten. Beim Abschnitt Nidfuren bis Schmittli entschied sich die Kommission dafür, die Strasse angesichts der gefährlichen Kurvenradien in erster Priorität zu sanieren. Im Gegenzug verzichtete sie auf den Umbau der Kreuzung in Edlibach. Mit der Sanierung der Strasse Edlibach bis Lüthärtigen und der Absenkung des Strasseniveaus hat sich die Situation wesentlich verbessert. Damit ist der Bau eines Kreisels hier kein Thema mehr. Ein Kreisel wäre ausserdem aus Platzgründen ohnehin kaum möglich.

#### **d. Generelle Planungen für Neubauprojekte**

Während der Rahmenkredit für allgemeine Projektierungsarbeiten von 8 Mio. Franken kaum zu Diskussionen Anlass gab, war der Rahmenkredit für Generelle Planungen für Neubauprojekte umstritten.

Ein Teil der Kommissionsmitglieder störte sich daran, dass sich der Souverän nie zum Teilrichtplan Verkehr äussern können und nun der Regierungsrat in eigener Kompetenz Gelder für die Generelle Planung der einzelnen Projekte freigeben könne. Sämtliche Planungskredite seien wie beim Kammerkonzept durch den Kantonsrat zu beschliessen und dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Dieser Rahmenkredit von 15 Mio. Franken sei zu streichen. Als Eventualantrag wurde gefordert, dass nicht der Regierungsrat, sondern der Kantonsrat die Gelder für die Generelle Planung der Strassenbauprojekte freigeben solle.

Vorab mussten die einzelnen Planungsschritte aufgezeigt werden. Auszugehen ist jeweils vom Teilrichtplan Verkehr. Dieser Plan enthält die Absicht, die in den Generellen Projekten verdeutlicht werden muss. Um die Kompetenzenregelung der Freigabe dieses Kredites ging es in der vorliegenden Diskussion. Das Generelle Projekt muss anschliessend vom Kantonsrat genehmigt werden. Er fällt weitere Kreditbeschlüsse, namentlich für die Ausführungsplanung. Anschliessend wird das Bau- und Auflageprojekt ausgearbeitet und schliesslich kann dem Kantonsrat der Baukredit beantragt werden. Diese Beschlüsse unterliegen dem fakultativen Referendum. Die Generellen Planungen für Neubauprojekte werden durch den Regierungsrat ausgelöst. Es geht dabei um die Umsetzung der vom Kantonsrat im Teilrichtplan Verkehr beschlossenen Projekte. Für die Mehrheit der Kommission war klar, dass sowohl der Kantonsrat als auch das Volk ein Generelles Projekt brauchen, um über genügend Entscheidungsgrundlagen für ihren Entscheid zu verfügen. Andernfalls müsste das Volk bei einer Abstimmung über den Kreditbeschluss für ein Generelles Projekt lediglich aufgrund des Teilrichtplans Verkehr oder bestensfalls aufgrund von skizzenhaften planerischen Grundlagen entscheiden. Sowohl der Antrag auf Streichung des Rahmenkredits für die Generellen Planungen für Neubauprojekte aus dem Strassenbauprogramm als auch der Eventualantrag, wonach nicht der Regierungsrat, sondern der Kantonsrat die Kredite für die Generellen Projekte freigeben soll, lehnte die Kommission grossmehrheitlich ab.

### **e. Erhöhung der Kreditlimite**

Bei der Kreditfreigabe sollen die Kompetenzen den heutigen Bedürfnissen angepasst werden. Seit 1988 konnte der Regierungsrat bei Krediten, die eigentlich vom Kantonsrat freizugeben sind und die 1 Mio. Franken nicht überstiegen, abschliessend Beschluss fassen. Der Regierungsrat begehrt nun eine Erhöhung dieser Limite auf 2 Mio. Franken.

Während sich die Kommission bei den vorangegangenen Diskussionen doch eher grosszügig gezeigt hatte, nahm sie bei dieser Frage eine restriktive Haltung ein. Sie anerkannte, dass die seit 1988 aufgelaufene Teuerung von rund 45 % bei der Festlegung der Kreditlimite zu berücksichtigen sei. Aus diesem Grund konnte sie einer Erhöhung der Kompetenz des Regierungsrates auf 1.5 Mio. Franken zustimmen. Eine weitere Erhöhung ist jedoch unberechtigt. Die Kommission sprach sich mit einem Verhältnis von 8 Ja zu 6 Nein für eine Erhöhung der Kreditlimite auf 1.5 Mio. Franken aus und lehnte die vom Regierungsrat beantragte Erhöhung auf 2 Mio. Franken ab.

### **f. Lineare Kürzung der Kredite**

Ein Kommissionsmitglied beantragte am Schluss der Diskussionen, alle Rahmenkredite um 20 % linear zu kürzen. Die Kommission war sich einig, dass beim Strassenbau keine Luxuslösungen gefragt sind. Würde dieses Kürzungsbegehren durchdringen, müssten einzelne Strassenbauprojekte gestrichen werden. Die Kommission übernahm die von der Baudirektion vorgelegte Auflistung der Projekte im Wesentlichen. Projekte der 2. Priorität können jedoch durchaus fallen gelassen werden, sollte sich zeigen, dass diese nicht einem erheblichen öffentlichen Interesse entsprechen oder das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht ausgewiesen wäre. Die Kommission war sich bewusst, dass trotz dieses Antrags die Strassenbauvorhaben nicht günstiger werden. Wenn die Rahmenkredite gekürzt werden, bedeutet dies lediglich, dass man viel früher mit einer Krediterhöhung konfrontiert sein wird. Dieser Antrag wurde deshalb grossmehrheitlich abgelehnt.

Die weiteren Rahmenkredite, namentlich jene für den öffentlichen Verkehr sowie die Radwege, geben zu keinen kontroversen Diskussionen Anlass.

#### 4. Schlussabstimmung und Antrag

In der Schlussabstimmung stimmte die Strassenbaukommission der Vorlage Nr. 1160.2 - 11266 in der Fassung des Regierungsrates, jedoch mit der Änderung, wonach gemäss § 3 Abs. 1 die Kreditfreigabe durch einfachen Kantonsratsbeschluss bereits ab einer Projektsumme von 1.5 Mio. Franken erfolgen soll, im Verhältnis von 12 zu 1 Stimmen mit einer Enthaltung zu.

Gestützt auf diesen Bericht **b e a n t r a g t** Ihnen die Kommission,

auf die Vorlage Nr. 1160.4 - 11307 der Strassenbaukommission einzutreten und ihr zuzustimmen.

Baar, 26. September 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER STRASSENBAU-  
KOMMISSION

Der Präsident: Beat Villiger