



## **Änderung des Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 2004 - 2011**

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten  
vom 21. Mai 2010

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrates vom 2. Februar 2010 (Vorlagen Nrn. 1901.1/2 - 13321/22) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 21. Mai 2010 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Kantonsingenieur Hannes Fässler, Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, sowie Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
  - a) Funktion des Strassenbauprogramms
  - b) Wieso das Strassenbauprogramm ändern?
  - c) Keine Erstreckung der Geltungsdauer des Strassenbauprogramms? - Folgen
  - d) Ausblick auf 2014 und später
3. Detailberatung
  - a) Teilrahmenkredit Gewässerschutzmassnahmen entlang der Kantonsstrassen
  - b) Spezialfinanzierung Strassenbau
4. Antrag

### **1. Ausgangslage**

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 1901.1/2 (Laufnummern 13321/22) seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Eine Wiedergabe der Ausgangslage in diesem Bericht erübrigt sich somit.

### **2. Eintretensdebatte**

Zu Beginn der Sitzung orientierten Baudirektor Heinz Tännler sowie Kantonsingenieur Hannes Fässler über die Änderung des Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 2004 - 2011. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder ein Bild der Vorlagen machen können.

#### *a) Funktion des Strassenbauprogramms*

Im Strassenbauprogramm wird der Kreditrahmen für Ausbauten von Kantonsstrassen, inklusive lokale Korrekturen, Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz, Kunstbautenerneuerungen, allgemeine Projektierungen und generelle Planungen von Neubauprojekten, sowie für Anlagen für regionale Buslinien und Radstrecken festgelegt. Projekte im Rahmen des Strassenbauprogramms können in einem einfachen Kantonsratsbeschluss bewilligt werden. Die Kredite für die Erstellung von neuen Kantonsstrassen werden in separaten Vorlagen beantragt und

sind referendumsfähig. Seit dem 1. Januar 2008 ist der Kanton nicht mehr für den Bau und Unterhalt der Nationalstrassen zuständig.

In der Kommission gab es Diskussionen über den Zweck des Strassenbauprogramms. Die einen Kommissionsmitglieder sahen das Strassenbauprogramm eher als Führungsinstrument, an das sich der Regierungsrat zu halten habe. Danach sollten im vom Kantonsrat beschlossenen Rahmenkredit alle Sanierungs- und Ausbauprojekte Platz haben. Andere Mitglieder nahmen das Strassenbauprogramm als Planungsinstrument wahr, das bei veränderten Verhältnissen immer wieder angepasst werden könne. Schliesslich setzte sich die Erkenntnis durch, dass das Strassenbauprogramm sowohl Führungs- als auch Planungsinstrument ist. Einerseits sollen sich Regierung und Verwaltung an das Strassenbauprogramm halten müssen. Andererseits muss es aber möglich sein, namentlich bei wesentlich veränderten Verhältnissen, gewisse Anpassungen am Strassenbauprogramm vorzunehmen.

*b) Wieso das Strassenbauprogramm ändern?*

Die Verhältnisse haben sich seit Beschluss des «Strassenbauprogramms 2004 - 2011» im Jahre 2003 verändert. Deshalb sind Anpassungen des Kantonsratsbeschlusses notwendig. Einerseits ist ein Teil der Rahmenkredite fast aufgebraucht, andererseits der Kredit für die Nationalstrassen wegen der NFA zu gross. Das aktuelle Strassenbauprogramm läuft noch bis Ende 2011. Für das laufende Jahr sowie für das Jahr 2011 stehen kaum noch Kredite zur Verfügung. Damit das Tiefbauamt die anstehenden Projekte weiterbearbeiten kann, soll das geltende Strassenbauprogramm aufgestockt und verlängert werden.

Einige Kommissionsmitglieder gingen davon aus, dass es auch im Jahr 2014 laufende Projekte geben werde und die Kommission über eine neue Kreditvorlage beraten müsse. Sie stellten die Frage, weshalb das Strassenbauprogramm aufgestockt und die Geltungsdauer verlängert werden müsse und weshalb nicht schon heute ein neues Strassenbauprogramm, gültig ab 2012, vorgelegt werde. Die Kommission hätte dann über eine neue Vorlage beraten und das alte Strassenbauprogramm beiseite legen können.

Der Regierungsrat will das geltende Strassenbauprogramm um drei Jahre verlängern. Die Grosssanierungsprojekte «Lättich-Baarburgank», «Shlbrugg-Edlibach» und «Lorzentobelbrücke-Schmittli» spielen dabei eine wichtige Rolle. Sie waren im «Strassenbauprogramm 2004 - 2011» bereits enthalten. Danach waren damals die mutmasslichen Kosten und der Verlauf der verschiedenen Projekte kaum abschätzbar. Mit der Bearbeitung dieser Grosssanierungsprojekte soll jetzt begonnen und die Kreditvorlagen für diese Projekte sollen dem Kantonsrat noch vor Ende 2014 unterbreitet werden. Zudem konnten auch andere Optimierungen im aktuellen Strassenbauprogramm vorgenommen werden.

Die drei Grosssanierungsprojekte dienen vornehmlich den Berggemeinden. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Bergregion wünschen, dass diese Projekte endlich in Angriff genommen werden. Diese Strassenabschnitte weisen dringenden Sanierungsbedarf auf. Der Sicherheitsstandard soll ebenfalls verbessert werden. Diese Projekte wurden bereits an die Hand genommen, so dass dem Kantonsrat der Kreditantrag im Rahmen des verlängerten Strassenbauprogramms zum Entscheid unterbreitet werden kann. Die Kommission ist der Meinung, dass diese Sanierungsvorhaben nicht auf die lange Bank geschoben werden dürfen. .

c) *Keine Erstreckung der Geltungsdauer des Strassenbauprogramms? - Folgen*

Würde die Geltungsdauer des «Strassenbauprogramms 2004 - 2011» nicht bis 2014 erstreckt, müsste der Rahmenkredit für Kantonsstrassen aus folgenden Gründen aufgestockt werden: Bis Ende 2011 stehen bei den Kantonsstrassen für Ausbauten inklusive lokale Korrekturen, Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz und Kunstbautenerneuerungen noch Ausgaben in der Höhe von 40 Mio. Franken an. Dafür reicht der Restbetrag des Rahmenkredits «Kantonsstrassen» nicht mehr aus. Ohne Aufstockung dieses Rahmenkredits müssten bereits weit fortgeschrittene Planungen vorerst eingestellt werden.

In der Kommission war unbestritten, dass die Planungen der grossen Sanierungsprojekte «Lätlich-Baarburgrank», «Sihlbrugg-Edlibach» und «Lorzentobelbrücke-Schmittli» ohne Verzug weiter geführt werden sollen. Würde die Verlängerung der Geltungsdauer des Strassenbauprogramms bis 2014 abgelehnt, müsste der bestehende Rahmenkredit «Kantonsstrassen» um rund 40 Mio. Franken erhöhen werden oder allenfalls vom Kantonsrat einzelne Projektkredite ausserhalb des Strassenbauprogramms bewilligt werden. Nur mit dieser Erhöhung könnte gewährleistet werden, dass die Planungs- und Ausführungsarbeiten (insbesondere für das Projekt «Sihlbrugg-Edlibach», für die Erweiterungen und Anpassungen im Raume Alpenblick, für die Sanierung der Grundwasserwanne Kollermühle oder diverse Lärmschutzmassnahmen) ohne Unterbruch weiter geführt werden können. Zusätzlich müsste der Kantonsrat im Jahr 2011 über ein neues Strassenbauprogramm 2012 bis ungefähr 2020 beraten. Dieses Vorgehen erachtete die Kommission nicht als sinnvoll. In einem neuen Strassenbauprogramm ab 2012 müssten Kosten von Projekten einfließen, die zum Teil im Rahmen des «Strassenbauprogramms 2004 bis 2011» gestartet wurden. Darunter würde die Transparenz leiden. Die Kommission sprach sich deshalb für die Kreditanpassung sowie die Erstreckung der Geltungsdauer des Strassenbauprogramms bis 2014 aus.

d) *Ausblick auf 2014 und später*

Die Kommission stellte fest, dass der Rahmenkredit von 2011 bis 2014 nicht nur verlängert, sondern dass der Anteil für «Kantonsstrassen» im Strassenbauprogramm massiv erhöht werden soll. Dabei stellte die Kommission die Frage, ob es nach 2014 eine Abflachung der Sanierungs- und Ausbauarbeiten an Kantonsstrassen geben werde.

Die Baudirektion legte dar, dass der Kanton Zug ein Wachstum in Grenzen anstrebt. Trotzdem stehen die bekannten Richtplanprojekte «Umfahrung Unterägeri» und «Stadttunnel» an. Die bereits beschlossenen Grossprojekte «Umfahrung Cham-Hünenberg» und «Tangente Zug/Baar» werden zusätzlich die frei verfügbaren Kapazitäten im Tiefbauamt binden. Diese Projekte laufen jedoch ausserhalb des Strassenbauprogramms. Auch nach 2014 wird es weiterhin Sanierungs- und Ausbauprojekte bestehender Kantonsstrassen geben. Nur diese Projekte werden über den Rahmenkredit des Strassenbauprogramms abgewickelt. Dabei werden der Zustand der einzelnen Strassenabschnitte sowie die freien Ressourcen des Tiefbauamtes massgebend für die Reihenfolge der Sanierungen sein.

Der Regierungsrat wird im Jahre 2014 dem Kantonsrat ein neues Strassenbauprogramm beantragen, das ab 2015 wiederum für mehrere Jahre gültig sein wird.

Vor diesem Hintergrund beschloss die Kommission mit 10 : 3 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 1901.2.

### 3. Detailberatung

#### a) *Teilrahmenkredit Gewässerschutzmassnahmen entlang der Kantonsstrassen*

Aus der Zusammenstellung der Teilrahmenkredite konnte entnommen werden, dass für Gewässerschutzmassnahmen entlang der Kantonsstrassen bis anhin nur etwa die Hälfte des entsprechenden Teilrahmenkredites beansprucht wurde. Deshalb stellte sich die Frage, ob für Gewässerschutzmassnahmen entlang von Kantonsstrasse jeweils nur das gesetzliche Minimum realisiert worden ist.

Die Baudirektion konnte darlegen, dass nur jene Gewässerschutzmassnahmen über den Teilrahmenkredit «Gewässerschutzmassnahmen» entlang der Kantonsstrassen abgerechnet werden, welche losgelöst von Kantonsstrassenausbauten oder -sanierungen laufen. Namentlich alle Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA), welche mitunter Investitionen in Millionenhöhe auslösen, sind jeweils im Projektkredit der Strassenbauten enthalten und werden über den Rahmenkredit Kantonsstrassen abgerechnet.

#### b) *Spezialfinanzierung Strassenbau*

Die Spezialfinanzierung Strassenbau wird insbesondere aus den Steuern und Gebühren des Motorfahrzeugverkehrs gespiesen. Der Netto-Ertrag des Strassenverkehrsamtes (d.h. die Summe aller Einnahmen, die sich hauptsächlich aus den Motorfahrzeugsteuern, abzüglich der Ausgaben ergeben) wird der Spezialfinanzierung Strassenbau gutgeschrieben. Jährlich kommen so rund 26 bis 28 Mio. Franken zusammen. Hinzu kommen knapp 4 Mio. Franken aus Treibstoffzollerträgen des Bundes. Auf dem Konto Spezialfinanzierung sind derzeit rund 160 Mio. Franken. Dieser Betrag wirft pro Jahr zusätzlich eine Verzinsung von rund 2 Mio. Franken ab. Jährlich fliessen der Spezialfinanzierung somit rund 35 Mio. Franken zu. Ungefähr 15 bis 20 Mio. Franken werden pro Jahr für Erhaltungsmassnahmen der bestehenden Infrastrukturen verwendet. Der Restbetrag von rund 17 Mio. Franken steht für Grossprojekte/Neubauten zur Verfügung, was innerhalb von 10 Jahren knapp 200 Mio. Franken ausmacht.

In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission für Tiefbauten der vom Regierungsrat beantragten Vorlage Nr. 1901.2 mit 9 : 3 Stimmen zu.

### 4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 1901.2 - 13322 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 21. Mai 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Burch