



**Interpellation der CVP-Fraktion  
betreffend Priorisierung von Infrastrukturprojekten durch den Regierungsrat**

(Vorlage Nr. 2637.1 - 15188)

Antwort des Regierungsrats  
vom 4. Oktober 2016

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Beantwortung der am 30. Juni 2016 überwiesenen Interpellation der CVP-Fraktion betreffend Priorisierung von Infrastrukturprojekten durch den Regierungsrat vom 14. Juni 2016 (Vorlage Nr. 2637.1 - 15188).

**1. Grundsätzliches**

1.1. Ausgangslage

Die vorliegende Interpellation bezieht sich lediglich auf die Priorisierung von Infrastrukturprojekten. Aus diesem Grund werden nicht sämtliche Investitionen des Kantons, sondern nur jene nachfolgend betrachtet, welche im Zusammenhang mit Infrastrukturanlagen und -bauten stehen. Es werden auf der Kostenseite die Kostenprognosen zu den wichtigsten Infrastrukturprojekten berücksichtigt, die vornehmlich von der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion betreut werden.

Der Regierungsrat orientiert sich bei seiner Priorisierung der kantonalen Infrastrukturprojekte am langfristigen Finanz- und Terminplan. Aufgrund der am 10. April 2014 teilerheblich erklärten Motion der CVP-Fraktion betreffend Finanzierung von Infrastrukturprojekten im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2300.1 - 14466) legt der Regierungsrat dem Kantonsrat jedes Jahr die Finanzierungsprognose zu kantonalen Investitionsprojekten zusammen mit dem Finanzplan zur Kenntnisnahme vor. Damit wird geprüft, inwieweit der Kanton die geplanten Investitionen langfristig ohne Fremdverschuldung finanzieren kann. Es geht dabei um eine langfristige Beurteilung der Liquiditätssituation des Kantons. Die Finanzierungsseite stützt sich auf das Budget, auf den Finanzplan sowie auf weitere Prognosen. Die Finanzierungsprognose ist ein internes Planungsinstrument, welches eine Momentaufnahme widerspiegelt. Innert kurzer Zeit können die jeweiligen Planungsgrössen grösseren Schwankungen unterliegen. Genauere Angaben sind nur im Rahmen des Budgetprozesses für das vom Kantonsrat zu beschliessende Budget des Folgejahrs sowie für die drei weiteren vom Kantonsrat zur Kenntnis zu nehmenden Finanzplanjahre möglich.

1.2. Heutige finanzielle Situation des Kantons

Gemäss Budgetantrag und Finanzplan 2017–2020 präsentieren sich die Ergebnisse der Laufenden Rechnung wie folgt:

Übersicht Laufende Rechnung In Mio. Franken	Rechnung 2015	Budget 2016	Budget 2017	Abw. in Mio.	Abw. in %	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
Total Aufwand	-1'443.2	-1'458.5	-1'475.9	-17.3	1.2	-1'485.5	-1'532.0	-1'522.5
Total Ertrag	1'355.2	1'288.2	1'344.0	55.8	4.3	1'382.6	1'431.0	1'424.2
<b>Ertrags-/Aufwandüberschuss</b>	<b>-87.9</b>	<b>-170.3</b>	<b>-131.9</b>	38.4	-22.6	<b>-102.9</b>	<b>-101.0</b>	<b>-98.3</b>

Die Beträge sind gerundet. Totalisierungen können deshalb von der Summe der einzelnen Werte abweichen.

In den Planjahren 2018–2020 zeigt sich ein struktureller Aufwandüberschuss in der Grössenordnung von 100 Millionen Franken. Der Regierungsrat hat in seiner Finanzstrategie 2017–2025 (Vorlage Nr. 2597.1 - 15117) festgelegt, dass dieses Defizit bis Ende 2019 mit geeigneten Massnahmen abgebaut werden muss. Die einzelnen Massnahmen sind im Rahmen des Projekts **Finanzen 2019** zu definieren und umzusetzen.

Im Budget und Finanzplan sind folgende Nettoinvestitionen eingestellt:

Nettoinvestitionen In Mio. Franken	Rechnung 2015	Budget 2016	Budget 2017	Abw. in Mio.	Abw. in %	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
Sachanlagen	-59.7	-83.7	-95.9	-12.2	14.6	-77.8	-60.8	-56.7
Spezialfinanzierung Strassenbau	-18.1	-26.4	-27.5	-1.1	4.2	-54.7	-88.2	-62.9
<b>Total</b>	<b>-77.8</b>	<b>-110.1</b>	<b>-123.4</b>	<b>-13.3</b>	<b>12.1</b>	<b>-132.5</b>	<b>-149.0</b>	<b>-119.6</b>

Die Beträge sind gerundet. Totalisierungen können deshalb von der Summe der einzelnen Werte abweichen.

Ein Vergleich mit den Budgetvorgaben des Regierungsrats zeigt folgendes Bild:

Budgetvorgaben des Regierungsrats	Budget 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
Nettoinvestitionen	-65.0	-65.0	-65.0	-65.0
Strassenbau Spezialfinanzierung	-25.0	-37.0	-37.0	-37.0
Psychiatriekonkordat Landkauf	-18.0			
Psychiatriekonkordat Liberierung Aktienkapital	-2.9			
Durchgangsstation Asyl Steinhausen <sup>1)</sup>	0.0	-1.0	-0.5	-4.0
AZ Schönau; Entnahme aus Zivilschutz Spezialfinanzierung <sup>2)</sup>	-2.0	4.0		
<b>Total Budgetvorgaben</b>	<b>-112.9</b>	<b>-99.0</b>	<b>-102.5</b>	<b>-106.0</b>
<b>Beschluss Regierungsrat</b>	<b>-123.4</b>	<b>-132.5</b>	<b>-149.0</b>	<b>-119.6</b>
<b>Differenz zu den Budgetvorgaben</b>	<b>-10.6</b>	<b>-33.5</b>	<b>-46.5</b>	<b>-13.6</b>

<sup>1)</sup> Aufgrund der ausserordentlichen Entwicklung werden die Ausgaben für den Asylbereich von den Vorgaben ausgenommen.

<sup>2)</sup> Die Entnahme aus der Zivilschutz Spezialfinanzierung reduziert nicht die Investitionsrechnung, sondern sie kompensiert zusätzliche Abschreibungen in der genannten Höhe. Daraus folgt jeweils ein tieferer Abschreibungsaufwand in den Folgejahren.

Während des Budgetprozesses nahmen die einzelnen Direktionen, so auch die Baudirektion, Priorisierungen in den zur Umsetzung anstehenden Projekten vor. Trotz aller Bemühungen ist es nicht gelungen, die Budgetvorgaben einzuhalten, denn der Regierungsrat ist verpflichtet, dem Kantonsrat einen realistischen **Budgetantrag 2017** vorzulegen. Die grössten Projekte sind in Tabelle 8 im Anschluss an diesen Bericht ersichtlich. Auszugsweise wird auf folgende Projekte hingewiesen:

- Zulasten der Strassenbau Spezialfinanzierung fallen 27,5 Millionen Franken an. Die Tangente Zug/Baar ist hier mit 9,5 Millionen Franken das teuerste Projekt.
- Das grösste Projekt im Hochbau ist die Bauausführung inkl. Landerwerb der Kantonsschule Menzingen, wofür 24,0 Millionen Franken veranschlagt sind.
- Die vom Kantonsrat beschlossene Dreifachsporthalle der Kantonsschule Zug schlägt mit 7,0 Millionen Franken zu Buche.
- Für den Erweiterungsbau inklusive den vom Kantonsrat zusätzlich beschlossenen Rohbau des sechsten Geschosses des Gewerblich-Industriellen Bildungszentrums (GIBZ) fallen insgesamt 5,5 Millionen Franken an.

Aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen in der Baubranche ist es angebracht, die im Budget 2017 eingestellten Projekte zu beginnen oder weiterzuführen. Damit wird dem Grundsatz gemäss § 2 Abs. 1 Finanzhaushaltgesetz vom 31. August 2006 (FHG; BGS 611.1) entsprochen, wonach die Leistungen wirtschaftlich zu erbringen sind. Bauverzögerungen oder sogar Baustopps würden unweigerlich zu höheren zukünftigen Ausgaben führen.

In den **Planjahren 2018–2020** sind allein für die Tangente Zug/Baar 114,0 Millionen Franken eingestellt, die nach heutigem Wissensstand anfallen werden (2018: 29,0 Millionen Franken, 2019: 47,0 Millionen Franken, 2020: 38,0 Millionen Franken). Dieses Grossprojekt, dessen Finanzierung zulasten der Strassenbau Spezialfinanzierung läuft, wird der Regierungsrat in den nächsten Budgetvorgaben 2018–2021 besonders berücksichtigen müssen.

## 2. Beantwortung der Fragen

1. *Bis wann wird der Regierungsrat die Priorisierung der Infrastrukturprojekte vorgenommen haben?*

### Finanzstrategie und Budgetvorgaben

Dem Regierungsrat obliegt gemäss § 7 Abs. 1 des Organisationsgesetzes vom 29. Oktober 1998 (BGS 153.1) die Steuerung nach den Kriterien der Gesetzmässigkeit, der Wirksamkeit, der Qualität, der Kundenfreundlichkeit und der Wirtschaftlichkeit. Er führt mit Zielvorgaben, insbesondere mit einer mehrjährigen Strategie und mit Legislaturzielen. Dafür nimmt der Regierungsrat ständig Priorisierungen vor, unter anderem auch im Infrastrukturbereich.

In der Finanzstrategie 2017–2025 des Kantons Zug (Vorlage Nr. 2597.1 - 15117) ist für die Jahre 2017–2019 festgelegt, dass die Investitionen zu überprüfen und im Rahmen der vorgegebenen Werte auf das absolut Notwendige zu beschränken sind.

In den Vorgaben für das Budget 2017 sowie die Finanzplanjahre 2018–2020 hat der Regierungsrat am 15. April 2016 beschlossen, dass im Budget 2017 die Nettoinvestitionen (ohne Strassenbau Spezialfinanzierung) maximal 65 Millionen Franken sowie die Nettoinvestitionen zulasten der Strassenbau Spezialfinanzierung maximal 25 Millionen Franken betragen dürfen<sup>1</sup>. In den Finanzplanjahren 2018–2020 dürfen die Nettoinvestitionen (ohne Strassenbau Spezialfinanzierung) insgesamt 195 Millionen Franken nicht übersteigen und somit pro Jahr durchschnittlich 65 Millionen Franken betragen. Allfällige Überschreitungen der jährlichen Tranche sind in der Dreijahresperiode 2018–2020 auszugleichen<sup>2</sup>. Die Nettoinvestitionen zulasten der Strassenbau Spezialfinanzierung dürfen für die Planjahre 2018–2020 pro Jahr maximal 37 Millionen Franken betragen.

Aufgrund der beschränkt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ergeben sich bei den Investitionen folgende Konsequenzen:

### Hochbau

Mit der Strategie «Werterhaltung von Bestehendem vor Neubau» wird die Baudirektion nach der Realisierung der derzeit bereits bewilligten Projekte ab 2019 die notwendigen Instandsetzungs- und Instandhaltungsarbeiten erhöhen können. Dies hat aber zur Folge, dass aus heutiger Sicht auf gewisse wünschbare Neubauprojekte verzichtet werden muss bzw. dass diese auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden müssen. Zu erwähnen sind dabei u.a. der Verzicht auf den Neubau und die Anpassung der Fachmittelschule (FMS) an der Hofstrasse in Zug (38 Millionen Franken). Der Regierungsrat wird in der Folge auf den laufenden Ausbau bei der Kantonsschule Menzingen (KSM) und der Kantonsschule Zug (KSZ) setzen. Des Weiter-

<sup>1</sup> Dabei sind der Landerwerb sowie die Liberierung der Aktien der neuen Betriebsgesellschaft der Psychiatrischen Klinik Zugersee im Rahmen des Psychiatriekonkordats nicht eingerechnet.

<sup>2</sup> Nicht eingerechnet wurde dabei die allfällige Beteiligung des Kantons an einer Aktienkapitalerhöhung der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) im Zusammenhang mit der Erstellung bzw. Finanzierung des neuen Hauptstützpunkts der ZVB.

ren ist aus heutiger Sicht vorgesehen, dem Kantonsrat für die Planung der Kantonsschule Ennetsee vorerst bloss einen Objektkredit für die Durchführung eines Planungswettbewerbs zu unterbreiten. Die Sanierung der Shedhalle und Hochbau an der Hofstrasse in Zug soll von 59 Millionen Franken auf rund 40 Millionen reduziert werden. Ob die Instandsetzungsarbeiten am kantonalen Ausbildungszentrum Schönau in Cham – vom Regierungsrat bereits verabschiedet –, am Theilerhaus an der Hofstrasse in Zug sowie der Bau des Hauptstützpunkts der ZVB samt Neubau RDZ / Verwaltung geboten sind, wird sich im Rahmen der politischen Diskussion weisen. Der Kantonsrat wird sich diesbezüglich zu gegebener Zeit dazu äussern können.

## Tiefbau

### a) Wasserbau

Die unten aufgelisteten Projekte sind durch Bundesrecht und den kantonalen Richtplan vorgegebene Aufgaben. Der Hochwasserschutz zum Schutz der Menschen und der Infrastrukturen ist noch nicht im vorgegebenen Mass erfüllt. Zudem stellen die eidgenössischen Gesetze hohe Anforderungen an diese Bauten, namentlich um die Wasserqualität und die natürlichen Aufgaben der Fliessgewässer aufrechtzuhalten beziehungsweise wiederherzustellen. Der Kanton muss sich an diese Vorgaben halten, nur der Zeitpunkt der Realisierung ist noch in einer eingeschränkten Bandbreite bestimmbar. Zu bedenken ist aber, dass auch nach 2020 weitere Projekte anzugehen sein werden. Die aktuell wichtigsten Projekte sind:

Projekt	Zeitraum	Belastung der allgemeinen Staatsrechnung abzüglich allfälliger Bundesbeiträge
- Reusdammsanierung, Reusshalde–Sinserbrücke	2018–2021	4'780'000.–
- Tobelbach, Cham	2017–2022	2'010'000.–
- Ausbau Hinterburgmühlebach, Neuheim	2018–2020	1'380'000.–
- Margelbach, Baar	2017–2018	410'000.–
- Lorze, Bereich Letzi	2017	240'000.–
- Renaturierung Alte Lorze, Zug	2017–2018	250'000.–
- Hasierenbach, Oberägeri	2019–2020	370'000.–
- Kliffkanten-/Schilfschutz, Zugersee	2018–2019	520'000.–

### b) Strassenbau

Im Strassenbau sind die Kosten in der Regel an Vorhaben gekoppelt, welche über die Spezialfinanzierung Strassenbau und das Strassenbauprogramm abgewickelt werden. Nur die Anlagenteile des öffentlichen Verkehrs, der Radstrecken sowie der Sonderbauwerke werden über die Allgemeine Staatsrechnung verbucht. Die Restkosten dieser Projekte werden der Spezialfinanzierung Strassenbau belastet. Müsst in diesem Bereich weitere Einsparungen gemacht werden, sind unmittelbar Projekte für den motorisierten Individualverkehr betroffen und eine gute Strasseninfrastruktur würde in Frage gestellt. Bei diesen «Kombi-Projekten» handelt es sich, unter anderem, um:

<b>Projekt</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>Gesamtkosten in Mio. Fr.</b>	<b>Kosten Allg. Staatsrechnung in Mio. Fr.</b>	<b>Kosten Spezialfinanzierung in Mio. Fr.</b>
- Anlageteile des Projekts Nidfuren–Schmittli, Baar/Menzingen, KS 381	2017–2024	40.0	4.1	35.9
- Anlageteile des Projekts Industriestrasse–Berchtwilerstrasse, Rotkreuz, KS 4	2017–2021	3.0	0.35	2.65
- Anlageteile des Projekts Margel–Talacher, Baar, KS L	2017–2021	4.9	0.33	4.6
- Anlageteile des Projekts Sand AG–Blatt, Neuheim, KS P	2017–2022	7.0	0.6	6.4

Bezüglich der spezialfinanzierten Strassenbauvorhaben ist festzuhalten, dass mit dem Beginn der Realisierung der Tangente Zug/Baar sowie den weiteren laufenden Strassensanierungsprojekten grosse Investitionen auf den Kanton zukommen werden. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat die Entnahme aus der Spezialfinanzierung nicht zu stark beschränkt, da ansonsten ein ordentlicher Baufortschritt bei diesen Projekten ohne Verschiebung des Baubeginns bewilligter Projekte oder ohne künstliches Hinauszögern der Realisierung weiterer Projekte kaum mehr möglich wäre. Eine Erstreckung der Bauzeit macht auch aus folgenden Gründen wenig Sinn:

- Einerseits geht es hier um Bauvorhaben, welche spezialfinanziert sind und demzufolge kaum Auswirkungen auf die Staatsrechnung zeitigen, obwohl sie sich selbstverständlich auf die Liquidität des Kantons auswirken.
- Die Preise im Bereich Tiefbau sind zurzeit günstig und auf Bankguthaben wird der Kanton wohl bald schon Negativzinsen zahlen müssen.
- Bei der Priorisierung muss der Regierungsrat auch einen allfälligen volkswirtschaftlichen Schaden bei einem Verzicht oder einer verzögerten Realisierung von bewilligten Strassenbauvorhaben berücksichtigen.

### **Öffentlicher Verkehr**

#### a) Bus-Infrastruktur

Vorab ist festzustellen, dass die Volkswirtschaftsdirektion keine entsprechenden Vorhaben umsetzt. Die Infrastrukturelemente des öffentlichen Verkehrs im Bereich Bus (Bushaltestellen, Busbevorzugungen, Busspuren etc.) werden im Rahmen von Strassenbauvorhaben des Kantons realisiert oder liegen entlang von Gemeindestrassen. Anpassungen von Bushaltestellen bis Ende 2023 sind gemäss eidgenössischem Behindertengleichstellungsgesetz respektive dessen Verordnungen vorgegeben.

Die Verantwortung für die Bus-Infrastruktur abseits von Kantonsstrassen liegt bei den Gemeinden. Der Kanton kann jedoch Beträge an Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs von zentraler Bedeutung gewähren. Aufgrund von ersten Studien für einen Bushof westlich des Bahnhofs Zug könnte frühestens ab 2025 ein Investitionsbeitrag des Kantons für den so genannten «Bushof West» fällig werden.

#### b) Bahn-Infrastruktur

Mit der Annahme der Vorlage «Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI)» durch das Stimmvolk wurde festgelegt, dass die Investitionsbeiträge der Kantone an Bahnanlagen pau-

schal zu entrichten sind. Deshalb hat der Kanton Zug seit 2016 jährlich einen Investitionsbeitrag zu entrichten, welcher sich unabhängig von den konkreten Bahnvorhaben nach der Anzahl Zugkilometer und Personenkilometer im Regionalverkehr berechnet. Er belastet den Kanton erstmals im Jahr 2016 mit 5,6 Millionen Franken. Nach Ansicht des Bundes soll sich dieser Beitrag künftig der Bahnbau-Teuerung anpassen. Die Bahninfrastruktur wird in mehrjährigen Ausbausritten entwickelt. Der Kanton Zug wirkt dabei in der mit FABI neu gebildeten Planungsregion Zentralschweiz mit und kann dort seine Anliegen zum Regionalverkehr für die kommenden Jahre einbringen. Zusammen mit den Anliegen der übrigen Regionen, dem Fernverkehr und dem Güterverkehr evaluiert und priorisiert das Bundesamt für Verkehr die dafür geeigneten Ausbauprojekte. Es wird ein nationales Konzept erarbeitet, welches den Kantonen in Vernehmlassung gegeben und schlussendlich durch das Bundesparlament beschlossen wird. Zurzeit ist der Ausbauschritt 2030 in Bearbeitung. Es ist noch offen, welche Bahninfrastruktur in welchem Zeithorizont durch den Bund berücksichtigt werden kann.

Einen besonderen Status in der Investitionsrechnung nehmen die Vorfinanzierungen für Bahnanlagen ein. Diese belasten zwar zum Zeitpunkt der Gewährung die Investitionsrechnung, allerdings wird einige Jahre später das gewährte Darlehen mit der Rückzahlung wieder der Investitionsrechnung gutgeschrieben. Mit dem Kantonsratsbeschluss betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten vom 26. November 2009 (GS 30 433) hat der Kantonsrat die Grundlage geschaffen, dass Bahnprojekte des Bundes unter bestimmten Bedingungen mit maximal 400 Millionen Franken vorfinanziert werden können. Ein erstes Darlehen von 12,6 Millionen Franken wurde für den Bau der Durchmesserlinie in Zürich gewährt. Die Rückzahlung dieses Darlehens findet bereits statt und wird bis 2017 abgeschlossen sein. Im Zusammenhang mit dem FABI-Ausbauschritt 2030 des Bundes sind weitere Vorfinanzierungen für Bahnanlagen – selbstverständlich unter Berücksichtigung der dazumaligen Finanzlage des Kantons – denkbar. Es ist vorgesehen, dem Bundesparlament den FABI-Ausbauschritt 2030 im Jahr 2018 zu unterbreiten.

## **Fazit**

An die vom Kantonsrat im Richtplan festgelegten Prioritäten sind Regierung und Verwaltung gebunden. Hinzu kommen verschiedene Entscheidungen, mit denen der Kantonsrat im Bereich des Hochbaus (Kantonsschule Menzingen; AVS Steinhausen; Planung Hauptstützpunkt ZVB samt Mittelbau Rettungsdienst und Verwaltung; Erweiterungsbau GIBZ Trakt 5; Kantonsschule Zug Provisorien; bauliche Massnahmen Chamau und Schluecht; Brückenangebot KBA Aufstockung Trakt 1 GIBZ; Kantonsschule Zug Neubau Dreifachsporthalle) und Tiefbaus (Tangente Zug/Baar; Umfahrung Cham–Hünenberg; diverse über die Spezialfinanzierung Strassenbau bewilligte Projekte; diverse über die Verwaltungsrechnung bewilligte Projekte im Bereich öffentlicher Verkehr; Radwege; Sonderbauten; wasserbauliche Massnahmen) Kredite bewilligt hat.

Wie diese Zusammenfassung zeigt, kann sich der Regierungsrat bei der Festlegung seiner Prioritäten nur in einem engen bereits vom Kantonsrat vorgegebenen Rahmen bewegen. Bei der Budgetierung des Folgejahrs sowie der Erstellung der vierjährigen Finanzplanung nimmt der Regierungsrat die Priorisierung der Infrastrukturprojekte, aber selbstverständlich auch der weiteren Investitionen vor und passt seine Priorisierung des vorangegangenen Jahrs den jeweiligen Planungsgrößen (Finanzierungs- und Kostenprognosen) an. Dabei ist sich der Regierungsrat bewusst, dass es sich bei diesen Planungsgrößen lediglich um eine Momentaufnahme handelt, weshalb er im Folgejahr die Priorisierung jeweils neu beurteilen muss.

## 2. *Nach welchen objektiven Kriterien nimmt der Regierungsrat die Priorisierung vor?*

### **Übergeordnete Planung steht zuoberst**

An erster Stelle müssen jeweils die übergeordnete Planung mit der Strategie der räumlichen Entwicklung des Kantons sowie die Richtplanung liegen. Zu denken ist dabei an die Anpassungen des Richtplans an die Vorgaben des Bunds sowie die Erneuerung des Gesamtverkehrskonzepts. Dabei ist es ein Muss, auf einen minimalen Verbrauch natürlicher Ressourcen zu achten (Boden, Landschaft, Kies, Deponie, Recycling-Produkte, Energie). Zusätzlich ist der Verbrauch von nicht erneuerbarer Energie zu reduzieren, respektive der Anteil erneuerbarer Energien insbesondere im Bereich Verkehr, Mobilität und Gebäudebereich zu erhöhen. Der Kantonsrat hat im aktuellen Richtplan (BGS 711.31; Stand 2. Juli 2015) die Strategie festgelegt und so die räumlichen Weichen für die nächsten zehn bis zwanzig Jahre gestellt.

### **Werterhaltung von Bestehendem vor Neubau**

Der bauliche und betriebliche Unterhalt, d.h. die Werterhaltung des bestehenden kantonalen Gebäudeportfolios sowie der kantonalen Anlagen soll künftig dem Neubau vorgehen. Das bedeutet: Kantonseigene Gebäude, bebaute Liegenschaften, Kantonsstrassen und weitere kantonale Anlagen werden in einem guten Zustand unterhalten, wobei die Instandsetzungsarbeiten systematisch geplant werden. Dafür sollen die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel gemäss den jeweiligen Budgetvorgaben des Regierungsrats prioritär eingesetzt werden. Die übrig bleibenden finanziellen Mittel sind dann noch für zwingend notwendige Neubauvorhaben einzusetzen. Dabei muss sich angesichts der finanziellen Lage des Kantons heute jedermann bewusst werden, dass das Notwendige vom Wünschbaren getrennt werden muss, dass deshalb auf Projekte teilweise oder vollumfänglich verzichtet und die Realisierung anderer Projekte mindestens um Jahre hinausgeschoben werden muss. Namentlich das Hochbauamt, welches für die kantonseigenen Gebäude und bebauten Liegenschaften verantwortlich ist, erstellt und bewirtschaftet die Immobilien mit optimiertem Mitteleinsatz nicht für sich allein, sondern gemäss dem Grundsatz der langfristigen Werterhaltung.

Bewilligte Bauten und Anlagen wie zum Beispiel das kantonale Gymnasium Menzingen oder die Tangente Zug/Baar sollen trotz beschränkter finanzieller Mittel weiterhin speditiv realisiert werden. Zusätzlich schafft der Kanton die Grundlagen für weitere wichtige Neubauprojekte, namentlich den Hauptstützpunkt ZVB oder die Umfahrung Cham–Hünenberg.

### **Abwägen der divergierenden Interessen**

Die öffentlichen Interessen wägen die zuständigen kantonalen Behörden sorgfältig gegen die Interessen der Einzelnen ab. Das bedeutet, dass die Entscheidbehörde eine transparente Interessenabwägung bei Konflikten von verschiedenen räumlichen Ansprüchen entsprechend gewichten und namentlich in Foren oder Begleitgremien diese divergierenden Interessen abzustimmen versucht, damit die politische Behörde breit abgestützte Entscheide fällen kann. Ferner unterstützt der Kanton alle Bemühungen, die heutigen Instrumente und Verfahren zu vereinfachen sowohl auf kantonaler als auch auf eidgenössischer Ebene.

Bevor Infrastrukturbauten und -anlagen erstellt werden können, bedarf es eines Baubewilligungsverfahrens. Dabei muss die Bewilligungsbehörde die öffentlichen Interessen sorgfältig gegen die Interessen der Einzelnen abwägen und divergierende Interessen abzustimmen versuchen. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass kostentreibende und nicht zwingend notwendige Begehren von Einsprechenden auf der Strecke bleiben müssen. Gleichzeitig unterstützt der Regierungsrat alle Bemühungen sowohl auf kantonaler als auch auf eidgenössischer Ebene, die heutigen Instrumente und Verfahren zu vereinfachen.

3. *In welcher Form wird der Kantonsrat darüber informiert?*
4. *In welcher Form wird der Regierungsrat die Haltung des Kantonsrats zu seiner Priorisierung einholen?*

Der Kantonsrat hat bei vielen Projekten bereits im Richtplan die Prioritäten festgelegt. Auch im Rahmen diverser Richtplanänderungen<sup>3</sup> wird der Kantonsrat jeweils über die Priorisierung von Infrastrukturprojekten orientiert bzw. entscheidet darüber.

Der Regierungsrat legt dem Kantonsrat jährlich das Budget zur Genehmigung und den Finanzplan zur Kenntnisnahme vor. Im Rahmen der parlamentarischen Beratung hat der Kantonsrat die Möglichkeit, sich zur darin enthaltenen Priorisierung von Investitionsprojekten zu äussern.

In Erfüllung der Motion der CVP-Fraktion betreffend Finanzierung von Infrastrukturprojekten im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2300.1 - 14466) legt der Regierungsrat dem Kantonsrat jedes Jahr die Finanzierungsprognose zu kantonalen Investitionsprojekten für die nächsten 14 Jahre zusammen mit dem Finanzplan zur Kenntnisnahme vor.

Daraus erhellt, dass der Kantonsrat einerseits Beschlüsse zur Priorisierung von Projekten selber trifft (Richtplananpassungen, Budgetgenehmigungen) oder sie für die Planjahrperiode von vier Jahren zur Kenntnis nehmen kann (Finanzierungsprognose, Finanzplan). Hinzu kommt, dass der Kantonsrat vom Regierungsrat also nicht nur über die Priorisierung informiert wird. Er trifft insbesondere im Bereich Tiefbau sogar selbst entsprechende Priorisierungsentschiede (vgl. beiliegender Auszug aus dem Richtplantext). Des Weiteren orientiert sich der Regierungsrat bei seiner Priorisierung der kantonalen Infrastrukturprojekte am langfristigen Finanz- und Terminplan. Aufgrund der am 10. April 2014 teilerheblich erklärten Motion der CVP-Fraktion betreffend Finanzierung von Infrastrukturprojekten im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2300.1 - 14466) legt der Regierungsrat dem Kantonsrat ausserdem jedes Jahr die langfristige Finanzierungsprognose zu kantonalen Investitionsprojekten zusammen mit dem Finanzplan zur Kenntnisnahme vor.

### **3. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 4. Oktober 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Heinz Tännler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

#### **Beilagen:**

- Investitionsprojekte 2017–2031 (Stand: 9. September 2016)
- Auszug aus dem Richtplantext

185/mb

---

<sup>3</sup> Zum Beispiel Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans (Kapitel P Agglomerationsprogramm), Vorlage Nr. 2641.1 - 15203