

Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt Sanierung und Ausbau der Kantonsstrasse L, Abschnitt Margel–Talacher einschliesslich eines Radstreifens bergwärts, Gemeinde Baar

Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission
vom 9. November 2016

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Staatswirtschaftskommission (Stawiko) hat die Vorlage Nr. 2640.2 - 15202 an der Sitzung vom 9. November 2016 beraten. Zwei Stawiko-Mitglieder sind auch in der vorberatenden Kommission für Tiefbau und Gewässer vertreten. An der Sitzung nahmen Baudirektor Urs Hürlimann sowie der stellvertretende Kantonsingenieur Stefan Vollmann teil und standen uns für Auskünfte zur Verfügung. Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Fragen der Stawiko
3. Eintretensdebatte
4. Detailberatung
5. Antrag

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat einen Objektkredit von 6,1 Millionen Franken für die Sanierung und den Ausbau des Abschnitts Margel–Talacher der Kantonsstrasse L in Baar. Die Details können dem Bericht Nr. 2640.1 - 15201 entnommen werden. Die Verkehrsbelastung wird mit Inbetriebnahme der «Tangente Zug/Baar» von 8100 Fahrzeugen pro Tag bis auf 12'800 Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2030 steigen. Der Ausbau ist somit im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zug zu betrachten.

Die vorberatende Kommission für Tiefbau und Gewässer ist gemäss ihrem Bericht Nr. 2640.3 - 15298 einstimmig auf die Vorlage eingetreten und beantragt mit 12 Ja-Stimmen bei 2 Enthaltungen, den Gesamtkredit um 280 000 Franken zu reduzieren und neu auf 5,82 Millionen Franken festzulegen.

2. Fragen der Stawiko

Im Vorfeld der Beratung hat die Stawiko der Baudirektion verschiedene Fragen gestellt, die der Baudirektor und der stellvertretende Kantonsingenieur an der Sitzung beantwortet haben. Wir bedanken uns für die umfassenden Informationen.

2.1. Kostenvergleich mit ähnlichen Projekten

Im Bericht und Antrag der Regierung wird auf Seite 10 ein Kostenvergleich mit anderen Projekten angestellt. Für die drei erwähnten Projekte ergeben sich folgende durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter:

- | | |
|--|--------------------------|
| • Kantonsstrasse L, Ägeristr., Margel-Talacher, Baar: | Fr. 398.-/m ² |
| • Kantonsstrasse O, Ebertswilerstr., Sihlbrugg - Kt.-Grenze, Baar: | Fr. 293.-/m ² |
| • Kantonsstrasse P, Sihlbruggstr., Sihlbrugg - Sand AG, Neuheim: | Fr. 950.-/m ² |

Die Vertreter der Baudirektion haben uns informiert, dass es es schwierig ist, Strassenbauprojekte miteinander zu vergleichen, da jeweils viele verschiedene Elemente zu beachten sind.

Namentlich wurden erwähnt:

- örtliche Gegebenheiten (Inner-, Ausserorts)
- Verkehrsführung (LSA, Teil-, Vollsperrungen)
- Kunstbauten (Anzahl, Typ, Höhe)
- Landerwerbskosten (LW, Bauland)
- Entwässerungssysteme (Schächte, Leitungen, SABA)
- Belagssanierung (Anzahl Schichten) oder Neubau
- PAK Entsorgung, Trottoir, Verkehrsbelastung, Geologie

Die Stawiko verweist auf Seite 4 des Berichts der Kommission für Tiefbau und Gewässer, die das Projekt bezüglich der Kosten als sinnvoll und ausgewogen beurteilt.

2.2. Kosten für die Signalisation

Der Stawiko erschienen die Kosten für Signalisation und Markierung sehr hoch. Die Baudirektion hat folgende Zusatzinformationen geliefert:

- | | |
|---|----------------------|
| • Signalisation | 35'000.- Fr. |
| - 100 Leitpfosten inkl. Fundamente à 250 Fr./Stk. | 25'000.- Fr. |
| - 6 Schilder inkl. Fundament + Pfosten | 5'000.- Fr. |
| - 1 Grossflächentafel | 5'000.- Fr. |
| • Markierung (Hinweis: 4 Linien) | 95'000.- Fr. |
| - Provisorische Markierung (während Bau) | 12'000.- Fr. |
| - Provisorische Markierung (inkl. Demarkieren) | 33'000.- Fr. |
| - Definitive Markierung (Struktur) | 50'000.- Fr. |
| • Total / Kostenvoranschlag | 130'000.- Fr. |

2.3. Kosten für Landerwerb, Entschädigungen und Grenzmutationen

Der Stawiko erkundigte sich danach, wie sich diese Kosten zusammensetzen und erhielt folgende Zusatzinformationen:

- | | |
|---|----------------------|
| • Landerwerb | 296'000.- Fr. |
| 3'700 m ² à 80.- Fr./m ² | |
| • Vorübergehende Landbeanspruchung | 6'500.- Fr. |
| 13'000 m ² à 0.50 Fr./m ² | |
| • Installationsplätze 2'000 m ² | 6'000.- Fr. |
| • Mutationskosten inkl. MWST | 5'400.- Fr. |
| • Rundung | 6'100.- Fr. |
| • Total / Kostenvoranschlag | 320'000.- Fr. |

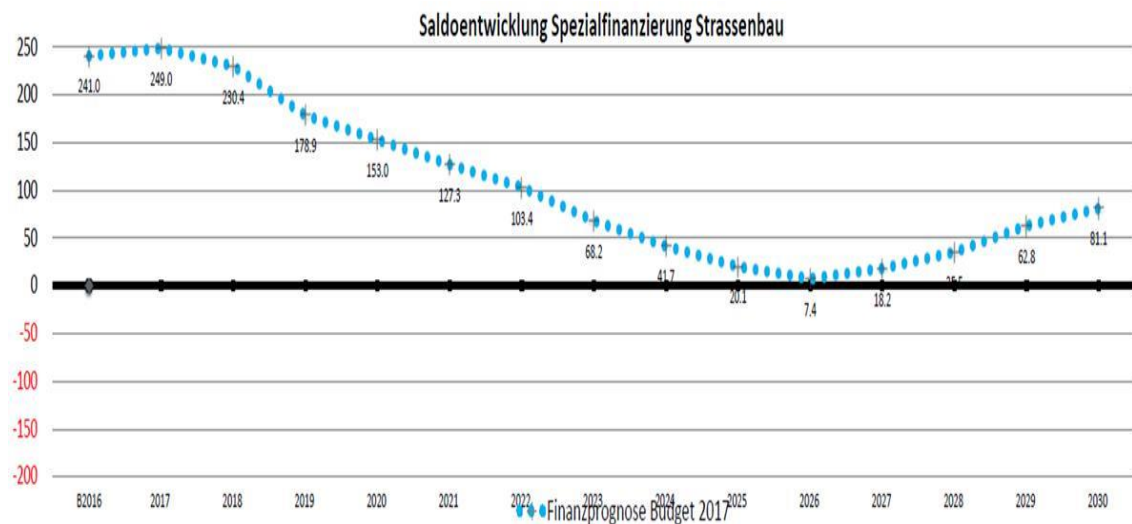
2.4. Spezialfinanzierung Strassenbau

Die Spezialfinanzierung stützt sich auf §§ 35–37 des Gesetzes für Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14). Damit deckt der Kanton alle Baukosten für die Kantonsstrassen sowie einen Teil der Unterhaltskosten. Der Spezialfinanzierung fließen Mittel aus folgenden drei Quellen zu:

- a) Nettoertrag aus Steuern und Gebühren des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs;
- b) Kantonsanteil aus den Treibstoffzöllen und -zollzuschlägen, der für den Strassenbau bestimmt ist;

- c) andere Anteile zweckgebundener Abgaben sowie Beiträge Dritter, wie solche für die Erstellung von Zufahrten und Einmündungen, für gesteigerten Gemeindegebrauch, Sondernutzung und andere Sondervorteile an Kantonsstrassen.

Per Ende 2015 betrug das Guthaben auf der Passivseite der Bilanz 232,4 Millionen Franken. Die Baudirektion hat berechnet, wie sich die Spezialfinanzierung entwickeln wird, wenn alle Strassenbauprojekte berücksichtigt werden, die der Regierungsrat auf den Seiten 21 und 22 seines Berichts zum Budget 2017 im Rahmen der Finanzierungsprognose bis im Jahr 2031 aufgelistet hat. In nachfolgender Grafik ist ersichtlich, dass der Saldo nie ins Minus fällt. Beim tiefsten Punkt, im Jahr 2026, beträgt der Saldo noch 7,4 Millionen Franken:



Projekte oder Anteile davon, die der Spezialfinanzierung Strassenbau belastet werden, belasten die Laufende Rechnung des Kantons nicht. Die Investitionen werden jedes Jahr zu 100 Prozent abgeschrieben und gleichzeitig auf der Ertragsseite durch eine gleich hohe Entnahme aus der Spezialfinanzierung kompensiert.

Im Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 2014–2022 (erstreckt bis 2026) vom 28. August 2014 [BGS 751.12] ist geregelt, dass Ausgaben für den öffentlichen Verkehr, Radstrecken und Sonderbauwerke zulasten der allgemeinen Verwaltungsrechnung (also nicht zulasten der Spezialfinanzierung) gehen. Die Kostenaufteilung erfolgt jeweils durch die Baudirektion bzw. das Tiefbauamt, die über das nötige Fachwissen verfügen. Auf Seite 11 des regierungsrätlichen Berichts ist aufgeführt, dass aufgrund des Entlastungsprogramms die Aufteilung der Kosten neu aufgrund einer Nutzerbetrachtung vorgenommen werde. Es wird darauf hingewiesen, dass die bisherige Aufteilung nach verbauter Fläche «nicht ganz gerecht» gewesen sei. Die Stawiko hat sich erkundigt, wie sich die neue Regelung auf die Kosten des vorliegenden Projekts auswirke und folgende Information erhalten:

Kostenaufteilung auf die verschiedenen Kostenträger (Nutzerbetrachtung):

- Anteil Kantonsstrasse 5.70 Mio. Fr.
(alte Regelung 4.90 Mio. Fr.)
- Anteil Radstrecken 0.40 Mio. Fr.
(alte Regelung 1.20 Mio. Fr.)

Beim hier beantragten Projekt wird somit die allgemeine Verwaltungsrechnung nach neuer Regelung um 800 000 Franken entlastet, während die Spezialfinanzierung um den gleichen Betrag mehr belastet wird.

2.5. Aufteilung in wertvermehrnde und werterhaltende Anteile

Neben der Frage, was der Spezialfinanzierung und was der allgemeinen Verwaltungsrechnung belastet wird, ist jeweils auch zu klären, was wertvermehrnde und was werterhaltende Anteile eines Projekts sind. Wertvermehrnde Ausgaben sind der Investitionsrechnung zu belasten und werterhaltende Aufwände der Laufenden Rechnung. Der Regierungsrat schreibt auf Seite 11 seines Berichts, dass per Budget 2017 eine Verbuchungsänderung vorgenommen worden sei, die die Laufende Rechnung erheblich entlaste. Auf Nachfrage der Stawiko führten die Vertreter der Baudirektion aus, dass diese Verbuchungsänderung auf Empfehlung der Finanzkontrolle und in Absprache mit der Finanzdirektion erfolge, da in früheren Jahren keine klare Unterscheidung vorgenommen worden sei. Auslöser war also nicht die Absicht, die Laufende Rechnung zu entlasten, sondern es geht um die buchhalterisch korrekte Zuordnung: Im Strassenbau gilt lediglich der Deckbelag als werterhaltend, weil sie eine vergleichsweise kurze Nutzungsdauer von rund 10 bis 20 Jahren hat. Alle anderen Teile einer Strasse weisen eine Nutzungsdauer von 40, 50 oder noch mehr Jahren auf.

Für den baulichen Unterhalt wurden in der Vergangenheit jeweils 5,5 bis 6,5 Millionen Franken in der Laufenden Rechnung budgetiert. Nach neuer Regelung wird mit einem jährlichen Aufwand von 2,0 bis 2,5 Millionen Franken gerechnet.

2.6. Unfallhäufigkeit

Im Bericht der vorberatenden Kommission ist auf Seite 2 erwähnt, dass sich auf diesem Strassenabschnitt 24 Unfälle ereignen würden und dass dies ein überdurchschnittlich hoher Wert sei. Auf Nachfrage der Stawiko wurden wir informiert, dass es sich dabei um die Anzahl Unfälle in sechs Jahren, von 2009 bis 2014, handle. Somit ereignen sich rund vier Unfälle pro Jahr, was einige Mitglieder der Stawiko im Vergleich zu anderen Strassen als nicht überdurchschnittlich hoch betrachten. Die Baudirektion hat jedoch dargelegt, dass die Kurve Moosbach aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse besonders gefährlich sei und dass sich dort die meisten Unfälle ereignen. Diese könnten es bei einer Sanierung verhindern oder sicher vermindert werden.

2.7. Vollsperrung oder Teilspernung

Diese Frage wurde in der vorberatenden Kommission eingehend diskutiert. Die Ausführungen auf Seite 4 ihres Berichts hat die Stawiko zur Kenntnis genommen. Der Kompromissvorschlag der Baudirektion sieht eine Vollsperrung während einer beschränkten Zeit, namentlich während der Sommerferien, vor. Natürlich ist die Baudirektion für die Bauausführung zuständig, die Stawiko ist aber wie die Kommission für Tiefbau und Gewässer der Meinung, dass der Strassenabschnitt so schnell und so kostengünstig wie möglich saniert werden soll.

3. Eintretensdebatte

Die Stawiko hat sich gefragt, wieso der Kredit bereits jetzt beantragt wird, wenn doch mit einem Baubeginn im Jahr 2019 gerechnet werde. Der Baudirektor informierte uns, dass bei solchen Projekten immer mit einem Vorlauf von drei bis vier Jahren gerechnet werden müsse, um die notwendigen Projektierungsarbeiten und die Ausschreibungen durchzuführen sowie allfällige Einsprachen zu bearbeiten.

Es wurde auch diskutiert was geschehen würde, wenn der Kredit nicht bewilligt würde. Wir wurden informiert, dass dadurch ein Nadelöhr entstehen würde, weil der auf der Tangente an-

fallende Verkehr nicht abgenommen werden könnte. Es wird mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung von 8100 Fahrzeuge bis auf 12'800 Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2030 gerechnet.

Es wurde ein Antrag auf Nichteintreten gestellt und damit begründet, dass der Strassenabschnitt zwischen Margel und Talacher in Baar noch in einem gut befahrbaren Zustand sei. Es bestehe kein erhöhtes Risiko für die Verkehrsteilnehmenden. Dies sei ein gutes Beispiel dafür, Notwendiges von Wünschbarem zu trennen, wie es im Rahmen des Entlastungsprogramms auch von der Regierung immer wieder stipuliert werde. Dieses Projekt könne gut um einige Jahre verschoben werden, was angesichts der aktuellen dramatischen finanziellen Situation des Kantons angebracht sei. Auch bei anderen Strassen, die mehr Verkehr zu bewältigen hätten, würden Sanierungsarbeiten zeitlich nach hinten verschoben. Im Übrigen sei ein Radstreifen für die wenigen Velofahrenden nicht zwingend notwendig.

Dem wurde entgegengehalten, dass der Strassenabschnitt für die Abnahme des Verkehrs der neuen Tangente Zug/Baar unentbehrlich sei. Man könne nicht abwarten, bis der Mehrverkehr anfalle und erst dann die Sanierung und den Ausbau vornehmen. Das wäre weder wirtschaftlich noch verkehrstechnisch sinnvoll. Im Weiteren dürften die Sicherheitsaspekte nicht vernachlässigt werden. Der Strassenabschnitt sei ein wichtiger Teil innerhalb der Gesamtverkehrskonzeption und könne nicht verschoben werden. Die Baudirektion und der Regierungsrat hätten bereits Priorisierungen vorgenommen und hier handle es sich um ein wichtiges und sinnvolles Projekt. Der Antrag wurde mit 5 Nein- zu 1 Ja-Stimme ohne Enthaltung abgelehnt.

Somit ist die Stawiko mit 5 Ja- zu 1 Nein-Stimme ohne Enthaltung auf die Vorlage eingetreten.

4. Detailberatung

Die Detailberatung stützte sich auf die Synopse, die dem Bericht der vorberatenden Kommission Nr. 2640.3 - 15298 beiliegt. Die Stawiko folgt einstimmig dem Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer, die die Reserve für Unvorhergesehenes um die Hälfte reduzieren will und den Gesamtkredit auf maximal 5,82 Millionen Franken festlegt. Wir verweisen auf die Ausführungen auf Seite 5 des Kommissionsberichts.

Der guten Ordnung halber halten wir fest, dass der zitierte Beschluss in der Zwischenzeit bis ins Jahr 2026 erstreckt worden ist. Die korrekte Zitierweise ist somit: Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 2014–2022 (erstreckt bis 2026) vom 28. August 2014 [BGS 751.12].

5. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragen wir Ihnen mit 5 Ja- zu 1 Nein-Stimme ohne Enthaltung, der Vorlage Nr. 2640.2 - 15202 in der Fassung der Kommission für Tiefbau und Gewässer gemäss Vorlage Nr. 2640.3 - 15298 zuzustimmen.

Unterägeri, 9. November 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Staatswirtschaftskommission

Die Präsidentin: Gabriela Ingold