



## **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS 4, Chamer-/Zugerstrasse, Alpenblick–Kollermühle, Gemeinden Zug und Cham»**

Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission  
vom 5. Mai 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Staatswirtschaftskommission (Stawiko) hat die Vorlage Nr. 3148.2 - 16421 an der Sitzung vom 5. Mai 2021 beraten. Finanzdirektor Heinz Tännler vertrat die Meinung des Regierungsrats. Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

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

#### **1. Ausgangslage**

Im Rahmen des Strassenbauprojekts (Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 2014–2022 [erstreckt bis 2026] vom 28. August 2014; BGS 751.12) unterbreitete der Regierungsrat das Begehren um Freigabe eines Objektkredits von 15,61 Millionen Franken für die Sanierung der Kantonsstrasse 4, Chamer-/Zugerstrasse im Abschnitt Alpenblick–Kollermühle in den Gemeinden Zug und Cham. Die Details zur Vorlage finden sich im regierungsrätlichen Bericht Nr. 3148.1 - 16420.

Die Kommission für Tiefbau und Gewässer stimmte der Vorlage gemäss ihrem Bericht Nr. 3148.3 - 16567 einstimmig zu.

#### **2. Fragen der Stawiko**

Folgende Fragen wurden durch die Baudirektion vorgängig zur Stawiko-Sitzung beantwortet:

- 2.1. Die vorberatende Kommission hat einen Antrag gestellt, ökologische Aufwertungsmassnahmen (Grünstreifen) zu prüfen und diese nachträglich bewilligen zu lassen und ausführen zu lassen. Die ökologischen Aufwertungsmassnahmen sollen aber nicht Bestandteil des aktuellen Projekts sein (ein solcher Antrag wurde in der Tiefbaukommission abgelehnt). Wie und wann wird dieser Prüfungsauftrag konkret umgesetzt?

Das Tiefbauamt hat die erforderlichen Abklärungen bereits erledigt. Interne Besprechungen mit dem Amt für Raum und Verkehr haben stattgefunden. Aktuell wird der Bericht bearbeitet und bis zu den Sommerferien fertig gestellt.

- 2.2. Mit welchen internen Kosten rechnet die Baudirektion für diesen Prüfungsauftrag (Schätzung)?

Der bisherige interne Aufwand beläuft sich auf ca. 20 bis 25 Stunden.

2.3. Mit welchen externen Kosten rechnet die Baudirektion für diesen Prüfungsauftrag (Schätzung)?

Keine.

2.4. Über welche Rechnung werden die Kosten für den Prüfungsauftrag abgerechnet?

Keine Kosten, keine Abrechnung.

2.5. Welches Gremium entscheidet letztlich, ob die ökologischen Aufwertungsmassnahmen (Grünstreifen) umgesetzt werden oder nicht?

Die Baudirektion. Falls daraus ein Projekt wird, muss es zuerst öffentlich aufgelegt und bewilligt werden.

2.6. Basierend auf welcher gesetzlichen Kompetenzgrundlagen ist dieses Gremium ermächtigt, diesen Entscheid zu fällen?

Gesetz über Strassen und Wege, Strassenbau-Programm, Delegation an die Baudirektion (DeIV), Ausgabenkompetenzen gemäss FHG.

2.7. Gibt es diesbezügliche betragliche Kompetenzregeln?

Ja, gemäss FHG, Strassenbauprogramm und Delegation von RR an BD bis 1,5 Mio. Franken.

2.8. Aufgrund welcher Kriterien soll der Entscheid gefällt werden, ob die ökologischen Aufwertungsmassnahmen (Grünstreifen) umgesetzt werden oder nicht?

Grundsätzlich wird eine Kosten-Nutzenbetrachtung gemacht. Folgende Kriterien werden berücksichtigt: Verkehrssicherheit, Verkehrsführung, Ökologischer Nutzen, Betrieb (Winterdienst), Kosten, Rechtliches.

2.9. Wann ist mit einem solchen Entscheid zu rechnen?

Ca. im Sommer 2021, anschliessend soll die TGK an der nächsten Sitzung informiert werden.

2.10. Werden die Kosten für die Aufwertungsmassnahmen zu Lasten des vorliegenden Kredites abgerechnet? Wenn nein, wie werden sie abgerechnet?

Ja. Die Kosten werden eher tiefer sein, da kein Belag eingebaut werden muss, lose Gesteinsmischung ist etwas günstiger.

2.11. Die internen Kosten sind nicht im Kredit enthalten?

Ja, das ist so.

2.12. Auf welchen Betrag werden diese geschätzt?

Bisher (ab Januar 2017, Beginn KLR) wurden direkt dem Projekt Aufwendungen von 2550 Stunden belastet. Wenn mit 100 Franken pro Stunde gerechnet wird, ergeben sich bisherige Kosten von 255 000 Franken. Die noch zu erwartenden Aufwendungen sind schwer abschätzbar, da nicht vorhersehbar ist, was alles noch während der Bauphase an Unvorhergesehenem auf uns zukommt. Es ist grob geschätzt noch mit einem Stundenaufwand von 2600 bis 3000 Stunden (bis 2024/25) zu rechnen.

Folgende Fragen beantwortete der Finanzdirektor anschliessend an die Stawiko-Sitzung zuhanden des Berichts der Stawiko:

2.13. Warum wird ein Stundenansatz von 100 Franken für die Berechnung der internen Kosten eingesetzt?

Vor ein paar Jahren musste die Verwaltung ihren Aufwand für die Bearbeitung von politischen Vorstössen bekannt geben. Damals wurde entschieden, dass ein durchschnittlicher Ansatz (100 Franken) über die ganze Verwaltung verwendet wird. Weil die Teuerung nicht relevant ist, haben wir diesen weiterverwendet.

2.14. Kann die Route der Ausnahmetransporte nicht verschoben werden oder ist sie fixiert?

Sie ist gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz und die Verkehrsregelungsverordnung durch den Kanton fixiert worden und wird durch die BPUK überwacht. Zudem sind die erforderlichen Durchfahrtshöhen auf anderen Routen nicht eingehalten, weshalb die bestehende Route nicht verlegt werden kann.

2.15. Wie viel kostet die Brückenanhebung?

Baukosten	1 100 000.00
Leistungen SBB (inkl. Bahnersatz)	820 000.00
Honorare	<u>280 000.00</u>
Total	2 200 000.00

2.16. Wer darf auf dem parallel zur Kantonsstrasse geführten Rad- und Fussweg verkehren?

Heute ist der Weg als «kombinierter Fuss-/Radweg» signalisiert. Dies bedeutet, dass er neben den zu Fuss Gehenden von Velos und Mofas benutzt werden muss. Zu den Velos gehören: Velos ohne Motor und E-Bikes mit einer Unterstützung bis 25 km/h. Zu den Mofas bzw. den Motorfahrrädern gehören Mofas mit der gelben Nummer und schnelle E-Bikes bis 45 km/h (brauchen ebenfalls eine gelbe Nummer). Dazu kommen alle Fortbewegungsmittel, welche als «fahrzeugähnliche Geräte» gelten, wie zum Beispiel Trotinetts, Inlineskates, Skateboards. Dies soll auch in Zukunft so bleiben.

### 3. Eintretensdebatte und Detailberatung

Die Stawiko verdankte die zusätzlichen Informationen durch die Baudirektion und die Erläuterungen des Finanzdirektors.

Ein Stawiko-Mitglied äusserte sein Missfallen darüber, dass der Gesamtverkehr nicht von Anfang an optimal betrachtet und nicht alle Verkehrsteilnehmenden von Beginn weg und damit rechtzeitig in das Projekt einbezogen waren; es sei sehr erstaunlich, dass in der heutigen Zeit der Velo-Verkehr in der Planung vergessen werde. So würden dringende Verbesserungen bezüglich des Radwegs verunmöglicht. Aufgrund der zeitlichen Abläufe sei es im jetzigen Zeitpunkt aber verständlich, dass weitergefahren werde.

Die Stawiko trat mit 6 Ja- zu 0 Nein-Stimmen ohne Enthaltung auf die Vorlage Nr. 3148.2 - 16421 ein.

Anschliessend stimmte die Stawiko darüber ab, ob der Grünstreifen im jetzigen Projekt realisiert werden soll. Die Stawiko lehnte dies mit 5 : 1 Stimmen ohne Enthaltungen ab.

In der zweiten Abstimmung wurde darüber befunden, ob der Grünstreifen entsprechend dem Antrag der vorberatenden Kommission allenfalls in einer zweiten Phase weiterverfolgt werden soll. Die Stawiko sprach sich mit 3 Ja- zu 3 Nein-Stimmen unter Stichentscheid des Präsidenten für die Weiterverfolgung des Grünstreifens in der zweiten Phase aus. Damit soll der Grünstreifen im Rahmen der Umsetzung geprüft werden.

#### **4. Schlussabstimmung**

Die Stawiko stimmte der Vorlage Nr. 3148.2 - 16421 mit 5 Ja- zu 0 Nein-Stimmen bei einer Enthaltung zu.

#### **5. Antrag**

Gestützt auf diesen Bericht beantragt Ihnen die Stawiko mit 5 Ja- zu 0 Nein-Stimmen bei einer Enthaltung, auf die Vorlage Nr. 3148.2 - 16421 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Steinhausen, 5. Mai 2021

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Staatswirtschaftskommission

Der Präsident: Andreas Hausheer