



**Interpellation von Patrick Rösli, Patrick Iten, Mirjam Arnold und Manuela Käch  
betreffend Kantonsstrassennetz innerorts**

(Vorlage Nr. 3242.1 - 16590)

Antwort des Regierungsrats  
vom 30. November 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 29. April 2021 haben die Kantonsräte Patrick Rösli, Zug, und Patrick Iten, Oberägeri, sowie die Kantonsrätinnen Mirjam Arnold, Baar, und Manuela Käch, Cham, die Interpellation betreffend Kantonsstrassennetz innerorts (Vorlage Nr. 3242.1 - 16590) eingereicht. Am 24. Juni 2021 hat der Kantonsrat die Interpellation zur Beantwortung an den Regierungsrat überwiesen.

**A. Allgemeines**

Grundsätzlich hat der Kanton ein Interesse an einer guten Aufenthaltsqualität der Ortszentren. Die Vorteile von mehr «Grün» für beispielsweise ein ausgeglicheneres Stadtklima sind unbestritten.

Die Baudirektion bzw. das Tiefbauamt des Kantons Zug plant, baut und unterhält die kantonalen Verkehrswege. Dabei handelt es sich um den Strassenraum gemäss Definition in § 3 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14). Gestaltungen konzentrieren sich in der Regel jedoch auf Bereiche ausserhalb des engeren Strassenraums. Dies zeigt sich auch im kantonalen Richtplan, wo in den Beschlüssen zur Siedlungsqualität (S 5.1) explizit die Gemeinden angehalten sind, für die Gestaltung der Strassenräume oder die Siedlungsqualität zu sorgen.

Daraus hat sich die langjährige Praxis etabliert, dass die Strassenraumgestaltung als kommunale Aufgabe gesehen wird und der Kanton Zug die Basisinfrastruktur, bestehend aus Fahrbahnen und Trottoirs sowie den technisch notwendigen Installationen wie in § 3 GSW vorgesehen, zur Verfügung stellt. Da beide Bereiche Berührungspunkte aufweisen, können sie nicht unabhängig voneinander geplant werden. Deshalb erweist es sich als zweckmässig, gemeinsam ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erarbeiten. Am besten erfolgt dies bereits in einer frühen Projektphase.

Der Kanton Zug hat diese Konzeptarbeiten beispielsweise für die Ägeristrasse in Baar und auf der Zuger-/Baarerstrasse (mittlerweile alle abklassiert) gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden erstellt. Diese Prozesse dauern in der Regel sehr lange. Damit besteht die Gefahr, dass die einmal erarbeiteten Resultate zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr akzeptiert und grundlegend in Frage gestellt werden, so geschehen bei den zuvor erwähnten Strassen in Zug und Baar.

Die Erarbeitung solcher Konzepte bedingen jedoch, dass alle involvierten Behörden frühzeitig ihre Wünsche und Anliegen einbringen. Das kantonale Tiefbauamt führt zwei Mal jährlich eine Baustellenkoordinationssitzung durch, wo umfassend und frühzeitig über die geplanten Vor-

haben informiert wird. Leider zeigt sich in der Praxis immer wieder, dass (zusätzliche) Gestaltungswünsche oftmals viel zu spät artikuliert werden.

Die Kantonsstrassen üben eine wichtige Erschliessungs- und Durchleitungsfunktion aus. Der Kantonsrat hat dies im aktuellen Richtplan (Kapitel V 3.1) bestätigt. Neue Kantonsstrassen sollen stark beeinträchtigte Ortszentren vom Durchgangsverkehr entlasten. Weiter verbessern sie die Anbindung der rechtsgültig eingezonten Siedlungsgebiete und führen den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrasse.

Umgekehrt verhält es sich auf kommunalen Strassen und Plätzen: Hier kann und soll die Frage der Gestaltung ein höheres Gewicht erhalten. Deshalb kann auch nicht primär von divergierenden kantonalen und kommunalen Interessen gesprochen werden. Es entspricht einem grossen Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft, dass die Siedlungen im Kanton Zug gut erschlossen sind. Dazu gehört auch, möglichst sicher und direkt sowie – wenn möglich – staufrei von A nach B zu kommen. Im öffentlichen Verkehr manifestiert sich dieses Bedürfnis, indem der Kantonsrat im Zuger Richtplan das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers festgesetzt hat (Kapitel V 6). Auf diesem Netz soll der öffentliche Verkehr möglichst ungehindert zirkulieren. Das vom Kantonsrat festgelegte Netz verläuft heute grösstenteils auf Kantonsstrassen.

Die Interessenabwägung zur Funktionalität einer Strasse erfolgt auf Stufe kantonalen Richtplan über die Festsetzung des Kantonsstrassennetzes (Teilkarte V 3.8 und Beschlüsse V 3.8 und V 3.9). Damit verbunden sind direkt der Ausbaustandard über die Strassentypisierung. Der Ausbaugrad hängt mit der gewünschten Ausbaugeschwindigkeit zusammen. Je höher das Tempo, desto grösser der Ausbaugrad (vgl. Autobahn). Das kantonale Tiefbauamt geht beim Ausbaugrad bereits heute auf die unteren Grenzen der entsprechenden normativen Vorgaben. Das signalisierte Tempo ist zudem ein gesetzlich festgeschriebener Wert (80 km/h ausserorts, 50 km/h innerorts). Davon kann unter bestimmten Bedingungen (Verkehrssicherheit, Umweltschutz etc.) abgewichen werden, wenn ein entsprechendes Gutachten vorliegt. Es ist deshalb wichtig anzuerkennen, dass das signalisierte Tempo nicht eine frei wählbare Grösse darstellt.

Das kantonale Tiefbauamt hatte sich vor wenigen Jahren erfolgreich gegen eine neue schweizweite Norm gewehrt, welche zu einer starken Verbreiterung der asphaltierten Strassenquerschnitte geführt hätte.

## **B. Zu den einzelnen Fragen**

Der Regierungsrat nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

- 1.a) Kann der Kanton innerorts liegende Kantonsstrassen ganz oder, dort wo es erwünscht ist, teilweise den Gemeinden und der Stadt übergeben?*

Dies ist prinzipiell möglich, sofern der Kantonsrat den Richtplaneintrag mit dem Kantonsstrassennetz (Beschlüsse V 3.8 und V 3.9) entsprechend ändert. Eine Abklassierung von Kantonsstrassen in Ortszentren war bisher an die Schaffung von Alternativen (Umfahrungen) gebunden (Beschluss V 3.6 im kantonalen Richtplan).

Im Anhang I des GSW befindet sich ein Verzeichnis der Kantonsstrassen. Gemäss § 43 GSW führt der Regierungsrat nach Massgabe des kantonalen Richtplans und im Zuge des Strassenbauprogramms den Anhang I nach. Die Delegationsverordnung wiederum überträgt diese Kompetenz der Baudirektion.

*1.b) Unter welchen Bedingungen kann der Kanton Strassen an die Stadt oder die Gemeinden abgeben?*

Grundsätzlich handelt es sich – wie dargelegt – um einen politischen Entscheid. Da es aber übergeordnete Interessen an einer guten Erschliessung der Gemeinden inkl. Ortszentren gibt, müssen valable Alternativen für abklassierte Strassen vorausgesetzt werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass auch übergeordnete öffentliche Interessen gewahrt bleiben und der Kanton ein vernünftiges Kantonsstrassennetz betreiben kann.

*2. Eine Übergabe einer Kantonsstrasse an die Stadt oder die Gemeinden in saniertem Zustand ist nicht sinnvoll. Die Stadt und die Gemeinden wollen mit einer anstehenden Strassensanierung ihre lokalen Bedürfnisse einbringen. Ist der Kanton trotzdem bereit, für die ausgelassene Unterhaltungspflicht finanziell aufzukommen?*

Für die Abklassierung hat sich folgendes Verfahren eingependelt: Der Kanton unterhält die Strassen in einem dem üblichen kantonalen Standard entsprechenden Zustand und übergibt diese den Gemeinden. Gestützt auf § 9 GSW regelt der Regierungsrat den finanziellen Ausgleich. Dieser richtet sich insbesondere nach dem Zustand der abzutretenden Strasse. Dabei gilt, je schlechter der Strassenzustand ist, desto grösser fällt die finanzielle Entschädigung aus. Drängt sich eine Sanierung der abzuklassierenden Strasse aufgrund des Zustands auf, werden dabei die Wünsche der Gemeinde eingeholt und berücksichtigt.

Sanierungen können aber ohne gravierende finanzielle Nachteile nicht beliebig hinausgezögert werden. Schlecht unterhaltene Strassen können rasch zu Sicherheitsdefiziten führen, was wiederum die Gefahr von Haftungsklagen erhöht. Der Kanton kann deshalb seine Infrastruktur nicht zerfallen lassen, weil die Gemeinden allenfalls die Strasse übernehmen wollen.

Für eine Fortführung der Unterhaltungspflicht des Kantons für abklassierte Strassen fehlt eine entsprechende gesetzliche Grundlage. Es macht keinen Sinn, vom bewährten Prinzip abzuweichen, wonach jeder Strassenträger im Grundsatz für Bau, Betrieb und Unterhalt zuständig ist.

*3. Falls der Kanton sein Strassennetz behalten möchte, wie kann er innerorts in welcher Form und in wie weit den Gemeinden und der Stadt eine grössere Mitsprache einräumen bzw. in welcher Form kann er Gestaltungs(frei)räume ermöglichen?*

Die Gemeinden können im Rahmen von gemeinsamen Betriebs- und Gestaltungskonzepten ihre Anliegen einbringen. Ebenso werden die Projektphasen den Gemeinden zur Stellungnahme unterbreitet. Die Resultate fliessen in die Projektierung ein. Dadurch wird schon heute den Gemeinden ein umfassendes Mitspracherecht gewährt. Jedoch liegt die Problematik darin, dass bisweilen Lösungen gefordert werden, welche die geltenden Normen und Gesetze ignorieren. Die damit einhergehenden Risiken kann und will der Kanton nicht tragen. Weiter sind nicht alle Gemeinden bereit, ihre z. T. sehr weit gehenden Bestellungswünsche auch zu finanzieren. Mitunter ist es normal, dass in diesen Prozessen aufgrund der unterschiedlichen Aufgaben immer mal wieder Differenzen entstehen. Im Rahmen der «kurzen Wege» zwischen den Verwaltungen findet man in der Regel immer einen gangbaren Weg.

4. *Ist es dem Kanton möglich, in den bereits angelaufenen Ortsplanungsrevisionen die oben erwähnten Fragen 1, 2 und 3 einfließen zu lassen?*

Die Ortsplanungsrevisionen liegen in der Kompetenz der Gemeinden. Die Gemeinden haben im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise in ihren Entwicklungskonzepten spannende Ideen über die zukünftige Gestaltung des Kantonsstrassenraums gemacht. Der Kanton beurteilt diese Konzepte im Rahmen der Vernehmlassung und berücksichtigt diese nach Möglichkeit. Es ist deshalb wichtig, diese Ideen frühzeitig einzubringen.

Die Abklassierung erfolgt – wie dargelegt – auf Stufe kantonaler Richtplan und kann deshalb nicht in die Ortsplanungsrevisionen integriert werden. Die Gemeinden geniessen zudem bereits heute ein weitgehendes Mitspracherecht. Aus unserer Sicht genügen die heute vorhandenen Instrumente und Prozesse.

**C. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 30. November 2021

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart