



**Kantonsratsbeschluss  
über das Strassenbauprogramm 2014–2022**

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten  
vom 16. Januar 2014

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrats vom 22. Oktober 2013 (Vorlagen Nrn. 2310.1/2 - Laufnummern 14481/14482) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 16. Januar 2014 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Urs Lehmann, Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, sowie Generalsekretär Arnold Brunner unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
  - a) Strassenbauprogramm als System
  - b) Kompetenzverschiebungen
  - c) Lärmsanierungskosten
  - d) Sonderbauwerke, Radstrecken und öffentlicher Verkehr
  - e) Alternative Lösungsmöglichkeiten
  - f) Projektliste mit Prioritäten
3. Detailberatung
4. Antrag

**1. Ausgangslage**

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2310.1/2 - 14481/14482 seitens des Regierungsrats ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Die Ausgangslage ist dort bereits dargelegt, weshalb sich eine Wiedergabe in diesem Bericht erübrigt.

**2. Eintretensdebatte**

Zu Beginn orientierten Baudirektor Heinz Tännler, Kantonsingenieur Urs Lehmann sowie Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, über die Vorlagen. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick über das Projekt verschaffen können.

*a) Strassenbauprogramm als System*

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, weshalb für das bisherige Strassenbauprogramm noch keine Zusammenfassung vorliege. Das mache es schwierig, das auslaufende Strassenbauprogramm zu beurteilen.

Die Baudirektion legte dar, dass sich das System des Strassenbauprogramms seit Jahrzehnten bewährt hat und dass daran im Grundsatz nichts geändert werden soll. Der Regierungsrat hat das neue Strassenbauprogramm mehrfach diskutiert und aussprachehalber Programmansätze von anderen Kantonen betrachtet. Dabei konnte der Regierungsrat feststellen, dass das System im Kanton Zug im Vergleich zu den Lösungen anderer Kantone viel besser und praktischer abschliesst. Deswegen drängt sich für den Kanton Zug keine Änderung auf. In der Vorlage des Regierungsrats wird ausgewiesen, dass die Abrechnung aus bekannten Gründen noch nicht jetzt, sondern erst nach Abschluss sämtlicher Projekte erfolgen kann. Das ist jedoch keine Frage der Systematik, sondern der Realität. Gewisse Projekte werden zwar gestützt auf das auslaufende Programm beschlossen, aber erst Jahre später realisiert. Erst nach der Vollendung sämtlicher Projekte wird der Regierungsrat dem Kantonsrat die Schlussrechnung des Rahmenkredits präsentieren können.

Ein Kommissionsmitglied störte sich daran, dass wegen der Sanierung der Neuheimerstrasse, Lättich–Baarburgrank (Kantonsstrasse N), das alte Strassenbauprogramm erst im Jahr 2021 abgeschlossen werden könne. Bestehe die Möglichkeit, das Projekt Neuheimerstrasse ins neue Programm aufzunehmen? Dadurch könnte das alte Programm etwas früher abgeschlossen werden.

Die Baudirektion wies aus Gründen der Transparenz darauf hin, dass dieser Vorschlag zur Folge hätte, dass die Sanierung der Kantonsstrasse N von der Traktandenliste gestrichen und ins neue Strassenbauprogramm aufgenommen werden müsste. Erst wenn dieses neue Programm vom Kantonsrat verabschiedet, die Referendumsfrist abgelaufen und der Beschluss rechtskräftig geworden wäre, könnte die Kommission das Geschäft beraten. Zudem brächte dies auch zeitlich keinen wesentlichen Gewinn, da es noch andere bereits beschlossene Strassensanierungsprojekte gibt, deren Realisierung noch einige Jahre in Anspruch nimmt.

#### *b) Kompetenzverschiebungen*

Mehrere Kommissionsmitglieder stellten Fragen zu den Kompetenzverschiebungen vom Kantons- zum Regierungsrat, da inskünftig Kredite sowohl für Generelle Projekte vollumfänglich als auch für Bauprojekte bis zu einer Höhe von 2 Millionen Franken vom Regierungsrat freigegeben werden sollten. Der Schwellenwert sei bis anhin für Generelle Projekte und für Bauprojekte bei 1,5 Millionen Franken gelegen. An den bisherigen Kompetenzregelungen sei festzuhalten. Es gebe keinen Grund, weshalb der Kantonsrat diese Kompetenzen an den Regierungsrat abgeben solle. Es könne nicht sein, dass der Kantonsrat in Zukunft bereits bei der Richtplananpassung eine Detailberatung führen müsse. Sie wollten das Festhalten an den bisherigen Kompetenzregelungen bewusst nicht als Misstrauensvotum verstanden wissen.

Die Baudirektion war der Meinung, dass die Kommission über die Kreditfreigabe bei den Planungskosten sowie bei Projekten über 2 Millionen Franken selbstverständlich diskutieren kann. Dies ist ein politischer Entscheid, wer künftig welche Kredite freigeben darf.

#### *c) Lärmsanierungskosten*

Gemäss einem Kommissionsmitglied sei Ende 2013 ein Bericht erschienen, in welchem die Lärmsanierung und deren Abschluss bis 2018 thematisiert worden sei. Danach erhielten alle Eigentümerschaften die Gelegenheit, Entschädigungsansprüche zu erheben. Im Kanton Luzern

beispielsweise werde es zu Entschädigungen in der Höhe von bis zu 500 Millionen Franken kommen.

Die Baudirektion informierte über die neue Entwicklung im Bereich Lärmschutz und Entschädigungspflicht. Es gibt zwei Systeme, die derzeit diskutiert werden. Beim ersten System, bei der sogenannten «Lärmausgleichsnorm» (LAN) muss der Kanton aktiv werden und auf lärmbelastete Menschen zugehen und ihnen eine Lärmrente bezahlen. Das zweite Prinzip heisst «Enteignung nachbarrechtlicher Ansprüche» (ENA). Dort muss der lärm betroffene Eigentümer klagen und eine Entschädigung geltend machen. Diese beiden Prinzipien sind derzeit in der Vernehmlassung. Unter der Federführung des Bundesamtes für Umweltschutz (BAFU) wird diskutiert, welches Prinzip zukünftig zur Anwendung kommen soll. Die Baudirektion vertritt die Meinung, dass am bisherigen Prinzip festgehalten werden soll. Ist eine Eigentümerschaft mit der Lärmsanierung nicht einverstanden, so muss sie klagen. Bis 2018 müssen die Lärmsanierungen abgeschlossen sein. Dieses hehre Ziel will die Baudirektion auf jeden Fall erreichen. Dann stellen sich keine Entschädigungsfragen mehr. Das Tiefbauamt setzt die Lärmsanierungsmassnahmen im ganzen Kanton abschnittsweise und laufend um.

d) *Sonderbauwerke, Radstrecken und öffentlicher Verkehr*

Es stellt sich auch die Frage, weshalb Sonderbauwerke zusammen mit den Radstrecken und den Investitionen für den öffentlichen Verkehr im gleichen Rahmenkredit zu finden seien.

Die Baudirektion legte dar, dass die Steinbogenbrücke Lorzentobel eines dieser Sonderbauwerke ist. Im Anhang des Gesetzes über Strassen und Wege (GSW) sind die Sonderbauwerke namentlich aufgeführt. Zu den Sonderbauwerken gehören aber auch die Strassenbeleuchtung und die Schutzbauwerke zur Abwendung von Naturgefahren. Sie bilden nicht Bestandteil des Kantonsstrassennetzes. Kantonsstrassen werden aus der Spezialfinanzierung, der Rahmenkredit «ÖV, Radstrecken und Sonderbauwerke» wird hingegen aus der allgemeinen Staatsrechnung bezahlt. Weil diese Bauwerke aus der allgemeinen Staatsrechnung finanziert werden, werden sie unter demselben Rahmenkredit aufgeführt.

Die Kommission interessierte, wie hoch die Einnahmen und Ausgaben in der Spezialfinanzierung Strassenbau seien. Die Baudirektion legte daraufhin die Zahlen gemäss nachfolgender Tabelle dar.

	Rg. 2009 in 1000 Fr.	Rg. 2010 in 1000 Fr.	Rg. 2011 in 1000 Fr.	Rg. 2012 in 1000 Fr.	Rg. 2013 in 1000 Fr.	Budget 2014 in 1000 Fr.	Plan 2015 in 1000 Fr.	Plan 2016 in 1000 Fr.	Plan 2017 in 1000 Fr.
Total Einnahmen	33'828	32'763	34'206	34'550	35'944	35'908	37'903	39'108	39'736
Total Ausgaben	19'103	17'590	13'659	24'882	31'847	30'304	61'991	78'991	83'509
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	14'725	15'173	13'659	9'668	4'097	5'604	- 24'088	- 39'883	- 43'773
<b>Stand Spezialfinanzierung jeweils am 31.12.</b>	<b>158'933</b>	<b>174'106</b>	<b>187'765</b>	<b>197'433</b>	<b>201'530</b>	<b>207'134</b>	<b>183'046</b>	<b>143'163</b>	<b>99'390</b>

e) *Alternative Lösungsmöglichkeiten*

Ein Mitglied stellte zwar das Strassenbauprogramm an sich nicht in Frage. Es ging ihm im Wesentlichen um die Zeitdauer des Programms. Mangels Alternativen werde es sich nicht für Eintreten aussprechen können und stelle deshalb einen Rückweisungsantrag.

Die Baudirektion hat Vergleiche mit anderen Kantonen angestellt. Im Kanton Zürich beispielsweise wird das Strassenbauprogramm auf vier Jahre befristet. Jedes Jahr muss es wieder freigegeben werden, was ein unnötiger Aufwand darstellt. Dies nicht zuletzt deshalb, weil im Kanton Zug der Kantonsrat ohnehin die Kredite für Projekte über 1,5 Millionen Franken freigeben muss. Selbstverständlich könnte man sich kürzere Strassenbauprogramme vorstellen. Kaum wäre jedoch ein Programm verabschiedet, müsste das nächste wieder beraten werden. Vom Programmgedanken her sind zwei Legislaturperioden sinnvoll. Das Strassenbauprogramm ist ein Steuerungs-, Führungs- und Kontrollinstrument, dessen Kontrolle letztendlich beim Kantonsrat liegt.

f) *Projektliste mit Prioritäten*

Der Regierungsrat hat seinem Bericht und Antrag eine Projektliste angehängt. Diese Liste bildete die Grundlage für die Ermittlung der einzelnen Rahmenkredite des Strassenbauprogramms. Sie enthält ausserdem auch Aussagen über die Priorität der einzelnen Bauvorhaben. Dazu muss bemerkt werden, dass bei Projekten der ersten Priorität Kreditbegehren bis ca. 2018 beantragt und bei Projekten zweiter Priorität Kreditbegehren zwischen 2018 und 2022 folgen werden. Diese Priorisierung erfolgte durch den Regierungsrat aus heutiger Sicht. Durch Einflüsse, namentlich Unwetter, Rutschungen und dergleichen kann die Priorisierung im Laufe der Zeit durchaus eine Anpassung erfahren. Dessen war sich die Kommission bewusst.

Die Kommission bestimmte mit 13 zu 1 Stimme und ohne Enthaltungen Eintreten auf die Vorlage Nr. 2310.2 - 14482. Sie lehnte in der Folge den Rückweisungsantrag mit 13 zu 0 Stimmen und einer Enthaltung ab.

### **3. Detailberatung**

Bezüglich § 3 Abs. 1 des Strassenbauprogramms stellte ein Kommissionsmitglied – wie bereits in der Eintretensdebatte angekündigt – den Antrag, an den bisherigen Kompetenzregelungen zwischen Kantonsrat und Regierungsrat festzuhalten.

Dem Antrag des Kommissionsmitglieds folgend zitierten die Vertreter der Baudirektion das alte Strassenbauprogramm, § 3, Kreditfreigabe, Abs. 1, wonach der Kantonsrat durch einfachen Beschluss aus den Rahmenkrediten die über 1,5 Millionen Franken liegenden Kredite an Kantonsstrassen freigibt für Ausbauten inklusive lokale Korrekturen, Lärmschutz, Kunstbauten und technische Einrichtungen (§ 2 Abs. 1 Bst. a) sowie für Anlagen für den öffentlichen Verkehr und Sonderbauwerke (§ 2 Abs. 1 Bst. b).

Die Kommission stimmte der Änderung von § 3 Abs. 1 des Strassenbauprogramms mit der Zuständigkeit des Regierungsrats bis zu einer Obergrenze von 1,5 Millionen Franken mit 12 zu 2 Stimmen und ohne Enthaltungen zu.

Paragraph 3 Abs. 2 genehmigte die Kommission kommentarlos.

Bei § 3 Abs. 3 stellte ein Kommissionsmitglied den Antrag, «und generelle Planungen von Neubauprojekten» zu streichen, den restlichen Wortlaut dieses Absatzes bestehen zu lassen. Die Baudirektion wendete dagegen ein, dass eine Streichung dieser Passage mehr Bürokratie bedeuten würde. In den letzten Jahren sei der zeitliche Druck gestiegen. Resultate müssten immer früher vorliegen. Mit dem Verzicht auf die begehrte Streichung könnten Planungen früher ausgelöst werden. Die Kommission lehnt diesen Streichungsantrag mit 8 zu 6 Stimmen und ohne Enthaltungen ab.

In der weiteren Detailberatung kam es zu keinen weiteren Wortmeldungen mehr. Die Kommission für Tiefbauten stimmte in der Folge der Vorlage Nr. 2310.2 - 14482 mit 12 zu 0 Stimmen und zwei Enthaltungen zu.

#### **4. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2310.2 - 14482 einzutreten und ihr mit den von der Kommission beantragten Änderungen gemäss Vorlage Nr. 2310.3 - 14584 zuzustimmen.

Rotkreuz, 16. Januar 2014

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Thomas Burch