

KANTONSRATSBESCHLUSS
ÜBER DAS STRASSENBAUPROGRAMM 2004 - 2011

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 2. SEPTEMBER 2003

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 28. August 1997 hatte der Kantonsrat das Strassenbauprogramm 1998 - 2003 (BGS 751.12) verabschiedet, das während den vergangenen Jahren für den zugewiesenen Strassenbau wegleitend war. Ein neues Strassenbauprogramm schafft finanzielle Grundlagen für den Strassenbau der nächsten acht Jahre. Die Vorlage beruht auf § 12 des Gesetzes über Strassen und Wege (GSW) vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14). Das Programm über acht Jahre entspricht einer mittleren Planungssicht und erscheint angemessen. Kredite für grosse Neubauprojekte, welche als Folge des neuen Teilrichtplans Verkehr vom 3. Juli 2002 in Angriff genommen werden, sollen mit Einzelvorlagen dem Kantonsparlament unterbreitet werden. Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

I. ABSCHNITT

1. Das Wichtigste in Kürze
2. Einleitung
3. Zur Frage des Finanzreferendums

II. ABSCHNITT

Strassenbauprogramm und Rahmenkredite 2004 - 2011

1. Ausgangslage
2. Nationalstrassen
3. Kantonsstrassen (Ausbauten inkl. lokale Korrekturen, Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz und Kunstbautenerneuerungen)
4. Allgemeine Projektierungsarbeiten

5. Generelle Planungen für Neubauprojekte
6. Investitionsanteile für regionale Buslinien
7. Radstrecken

III. ABSCHNITT

Kompetenzen und Finanzierung

1. Kreditsprechung und Bewilligung von Projekten
2. Finanzierung

IV. ABSCHNITT

Antrag

I. ABSCHNITT

1. Das Wichtigste in Kürze

Diese Kantonsratsvorlage setzt das Strassenbauprogramm 1997 - 2003 fort. Das neue Programm stützt sich wiederum auf das Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996.

Die beantragten Kredite sollen insbesondere die Werterhaltung unseres Strassen- und Wegernetzes sicherstellen und die notwendigen Anpassungen an die heutigen Anforderungen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes ermöglichen.

Grössere Bauvorhaben, wie sie sich aus dem Teilrichtplan ergeben, werden wir Ihnen mit Ausnahme des Kredites für die Generellen Projekte mit separaten Vorlagen ausserhalb des Strassenbauprogrammes unterbreiten.

Wir beantragen Ihnen vier Kreditgruppen zum Beschluss:

- a) Rahmenkredit für die Nationalstrassen: Der Rahmenkredit beinhaltet die Nettoaufwendungen des Kantons. Zur Zeit betragen die Bundesanteile für den Kanton Zug 84 % für den Bau und 80 % für den Unterhalt der Nationalstrassen. Sämtliche Massnahmen bedürfen einer Genehmigung durch den Bund. Es rechtfertigt sich daher, den Kantonsanteil durch den Regierungsrat

beschliessen zu lassen. Die Aufwendungen des Kantons Zug gehen zu Lasten der Spezialfinanzierung.

- b) Rahmenkredit für Kantonsstrassen: Kredite über 2 Mio. Franken werden durch den Kantonsrat beschlossen. Die Aufwendungen gehen zu Lasten der Spezialfinanzierung.
- c) Rahmenkredit für Projektierungen und Generelle Planungen von Neubauprojekten: Die Kredite für Projektierungen und Generelle Planungen werden vom Regierungsrat freigegeben. Die Aufwendungen gehen zu Lasten der Spezialfinanzierung.
- d) Rahmenkredit für regionale Buslinien und für Radstrecken: Kredite für Radstrecken beschliesst der Regierungsrat. Investitionsanteile für regionale Buslinien, bei denen das Projekt 2 Mio. Franken übersteigt, beschliesst der Kantonsrat. Die Aufwendungen gehen zu Lasten der allgemeinen Verwaltungsrechnung.

2. Einleitung

Das Strassenbauprogramm 1998 - 2003 hat im Jahre 2002 eine Ergänzung und Veränderung erfahren. Neben den Krediterhöhungen für den Nationalstrassenbau und für die allgemeinen Projektierungsarbeiten konnten diverse nicht beanspruchte Rahmenkredite umgelagert werden. Damit wurden insgesamt folgende Summen als Rahmenkredite festgelegt (total 69 Mio. Franken):

Nationalstrassen (netto)	32.0 Mio. Franken
Kantonsstrassen	2.1 Mio. Franken
für allgemeine Projektierungsarbeiten	5.0 Mio. Franken
für lokale Korrekturen und Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz nach eidg. Recht	14.4 Mio. Franken
für Investitionsanteile öV bei Busspuren	3.5 Mio. Franken
für Radstrecken	12.0 Mio. Franken

Werden bei den Aufwendungen für Nationalstrassen die Bundessubventionen berücksichtigt (Bruttobeträge), ergibt dies eine Bausumme von ungefähr 160 Mio. Franken.

Am 1. Januar 2003 standen für aktuelle Projekte (inkl. bis Ende 2003 zu beschliessende Bauvorhaben) noch folgende Rahmenkredite zur Verfügung:

Nationalstrassen (netto)	11.8 Mio. Franken
Kantonsstrassen	1.2 Mio. Franken
für allgemeine Projektierungsarbeiten	1.5 Mio. Franken
für lokale Korrekturen und Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz nach eidg. Recht	1.4 Mio. Franken
für Investitionsanteile öV bei Busspuren	1.0 Mio. Franken
für Radstrecken	6.1 Mio. Franken

Diese Rahmenkredite, welche mit Ausnahme der beiden Letztgenannten zu Lasten der Sonderrechnung finanziert werden, genügen für die laufenden und noch 2003 zur Beschlussfassung vorliegenden Bauaufgaben gemäss Strassenbauprogramm 1998 - 2003.

Wir werden Ihnen zu gegebener Zeit in einer separaten Vorlage über das laufende Strassenbauprogramm abschliessend berichten und eine Schlussabrechnung unterbreiten.

3. Zur Frage des Finanzreferendums

Jede Ausgabe des Kantons bedarf einer Rechtsgrundlage. Andernfalls würden die Volksrechte, besonders das Finanzreferendum, beeinträchtigt. Das Finanzreferendum bedeutet, dass bei Beschlüssen des Kantonsrats für eine neue einmalige Ausgabe von über Fr. 500'000.-- oder eine neue, jährlich wiederkehrende Ausgabe von über Fr. 50'000.-- eine Volksabstimmung stattfinden muss, wenn sie von mindestens 1'500 Stimmberechtigten verlangt wird (§ 34 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Zug vom 31. Januar 1894, BGS 111.1). Sobald eine genügende Rechtsgrundlage vorliegt, kann die Ausgabe im Rahmen des Budgets getätigt werden. Eine solche Ausgabe gilt dann als gebundene Ausgabe (zum Begriff vgl. § 8 Abs. 2 des Finanzhaushaltsgesetzes, BGS 611.1).

Bei den Tiefbauten des Staates stellt sich immer wieder die Frage, was eine gebundene Ausgabe ist (und vom Regierungsrat oder Kantonsrat ohne Mitwirkung des Volkes genehmigt werden kann) bzw. was nicht gebunden ist und somit eines separaten, referendumsfähigen Beschlusses bedarf. Neubauten, die nicht Gegenstand des Teilrichtplanes Verkehr sind, Umbauten sowie umfassende Erneuerungen von Strassen und Wegen sind Gegenstand des Strassenbauprogramms des Kantons gemäss § 12 GSW. Dieses Strassenbauprogramm nennt die mutmasslichen Planungs- und Baukosten der einzelnen Vorhaben aufgrund von generellen Studien. Das Strassenbauprogramm ist als Gesamtes eine neue Ausgabe gemäss § 34 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Zug. Weil es regelmässig die für das Finanzreferendum massgebende Limite überschreitet, untersteht es dem Referendum. Sobald ein Bauvorhaben im Strassenbauprogramm verzeichnet ist, sind die Aufwändungen bei der Kreditfreigabe als gebundene Ausgaben zu betrachten, weil sie durch den Rechtssatz, d.h. den Kantonsratsbeschluss grundsätzlich und dem Umfang nach "vorgeschrieben" sind (§ 8 des Finanzhaushaltgesetzes). Beispielsweise sind es Aufwändungen für die Nationalstrassen, die Kantonsstrassen und regionale Buslinien, wie wir sie später im Einzelnen beschreiben.

Ebenfalls gebundene Ausgaben, somit auf gewöhnlichem Budgetweg vom Kantonsrat zu beschliessen sind, die einfachen, eher kleineren Unterhaltsarbeiten an kantonalen Strassen und Wegen, weil sie gemäss § 8 Abs. 2 Bst. b des Finanzhaushaltgesetzes zwar nicht vom Gesetz dem Umfang nach im Detail vorgeschrieben, aber zur Erfüllung der gesetzlich geordneten Verwaltungsaufgabe unbedingt erforderlich sind. Diese Arbeiten sind nötig, um den Auftrag des Gesetzes über Strassen und Wege zu erfüllen: Danach trägt der Kanton die Unterhaltskosten seiner Strassen und Wege, um die sichere Benutzung zu gewährleisten (§§ 26 und 31 GSW).

Grundsätzlich könnte der Kantonsrat die Verkehrsvorhaben, vor allem seine im Teilrichtplan Verkehr enthaltenen Vorhaben ins Strassenbauprogramm gemäss § 12 GSW aufnehmen. Soweit geht jedoch der Regierungsrat mit seinem Antrag nicht, weil sonst so grosse und möglicherweise auch umstrittene Vorhaben wie der Neubau des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd oder der Stadttunnel Casino-Gubelstrasse einen einzigen, referendumsfähigen Beschluss ergäben, was die Vorlage stark gefährden könnte. Daher hat der Regierungsrat den bisherigen, pragmatischen Weg gewählt. Neubauten, die nicht Gegenstand des Teilrichtplanes Verkehr sind, Umbauten sowie investitionsähnliche Erneuerungen von Strassen und Wegen gehören ins Strassenbauprogramm. Die im Kantonsratsbeschluss betreffend

Strassenbauprogramm aufgeführten Kredite sind gesamthaft referendumsfähig. Weitere Vorhaben, insbesondere Baukredite für neue, grössere Kantonsstrassenabschnitte gemäss Teilrichtplan Verkehr, sind Gegenstand separater, dem Referendum unterstehender Kantonsratsbeschlüsse.

II. ABSCHNITT

Strassenbauprogramm und Rahmenkredite 2004 - 2011

1. Ausgangslage

Gemäss Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 erstellt der Regierungsrat das Strassenbauprogramm für Neu- und Umbauten sowie für die Erneuerung von Strassen.

Am 3. Juli 2002 verabschiedete der Kantonsrat den Teilrichtplan Verkehr. Für die Realisierung der Strassenneubauten legte er darin Prioritäten fest. Gemäss § 14 GSW beschliesst der Kantonsrat einzeln über Generelle Projekte für grössere Neu- und Ausbauten im Kantonsstrassennetz. Gegenstand des Generellen Projektes sind Linienführung, Normalprofile, Anschlüsse sowie eine Kostenschätzung. Es ist naheliegend, dass mit dem Beschluss über das Generelle Projekt der Kantonsrat auch einzeln über die weitere Krediterteilung beschliesst. Solchen Projekten soll trotz der Möglichkeit der Rahmenkredite die Referendums Klausel nicht entzogen werden. Es ist daher richtig, diese Bauvorhaben mit separaten Vorlagen ausserhalb des Strassenbauprogrammes zu unterbreiten. Um die planerischen Arbeiten bis und mit Generelles Projekt sicherstellen zu können, beantragen wir einen Rahmenkredit für generelle Planungen von Neubauprojekten.

Lärm- und Gewässerschutzmassnahmen laufen in Verfahren für Um- und Neubauten von Strassen mit, denn als strassenbedingte Anlagen für den Umweltschutz sind sie grundsätzlich zum Strassenraum zu rechnen. Das Verursacherprinzip des Umweltschutzgesetzes (USG) lässt keinen anderen Schluss zu.

Auf Grund dieser Ausführungen unterscheiden wir folgende Rahmenkredite:

- Nationalstrassen
- Kantonsstrassen (Ausbauten inkl. lokale Korrekturen, Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz und Kunstbautenerneuerungen)
- Allgemeine Projektierungsarbeiten
- Generelle Planungsarbeiten für Neubauprojekte
- Investitionsanteile für regionale Buslinien
- Radstrecken

Die nachstehend vorgeschlagenen Projekte, ausgenommen die Neubauprojekte gemäss Teilrichtplan Verkehr, beschränken sich auf kleine bis mittlere Bauvorhaben. Erfahrungsgemäss ändern oder verzögern oft Randbedingungen, Rechtsmittelverfahren oder Schwierigkeiten beim Landerwerb im Laufe der Planungsperiode das Strassenbauprogramm. Die Rahmenkredite tragen dieser Erfahrung Rechnung und genügen daher nicht für alle im Programm aufgeführten Projekte.

2. Nationalstrassen

Die im Strassenbauprogramm 1998 - 2003 enthaltenen und geplanten Erhaltungs- und Erneuerungsmassnahmen an den Nationalstrassen im Kanton Zug sind seit rund drei Jahren im Gange und können voraussichtlich im Jahre 2004 abgeschlossen werden.

Nicht in diesem Programm enthalten war der N4 - Abschnitt SBB Brücke Rotkreuz bis Fänn, Kantonsgrenze Schwyz. Dessen Instandstellung ist in den Jahren 2005 (Vorarbeiten) und 2006 (Hauptarbeiten) vorgesehen.

Um die Verkehrsverhältnisse und insbesondere die Verkehrssicherheit beim Autobahnanschluss Rotkreuz zu erhöhen, ist vorgesehen, den Anschluss an die Kantonsstrasse Nr. 4, Holzhäusern - Rotkreuz, neu zu gestalten.

Des Weiteren ist die Entwässerung im Zusammenhang mit der Erneuerung der Nationalstrassen - und hier insbesondere die Abgabe des Strassenabwassers in den Vorfluter - der Umweltschutzgesetzgebung und den neuesten Umweltschutzrichtlinien anzupassen. Die bestehenden Ölabscheider genügen hier nicht mehr; das Strassenabwasser darf nur behandelt und gereinigt in die diversen Vorfluter eingespiesen werden.

Um die Nationalstrassen im Kanton Zug optimal und sicher bewirtschaften zu können, liegt zur Zeit ein Konzept für eine Verkehrsleitebene vor. Dieses Konzept beinhaltet sämtliche Anlagen (Steuerungssystem, Verkehrsinformationssystem, Verkehrsbeeinflussungssystem, Glatteiswarnanlage, Stauwarnsystem, etc.), um die Nationalstrassen durch die Polizei und den Unterhaltsdienst effizient und bedürfnisgerecht zu betreiben.

In Sicht ist die definitive und durchgehende Eröffnung der A4 durch das Knonaueramt. Auf Grund des Baufortschrittes und der finanziellen Lage des Bundeshaushaltes ist allerdings kaum mit einer Eröffnung vor 2009/10 zu rechnen. Die Kosten für die Fertigstellungsarbeiten des Teilstückes Blegi - Knonau in Fahrtrichtung Zürich werden jedoch in den Kreditrahmen des vorliegenden Strassenbauprogrammes aufgenommen.

Der Teilrichtplan Verkehr sieht vor, die Nationalstrasse A4 zwischen den Verzweigungen Blegi und Rütihof auf sechs Spuren auszubauen. Damit soll einerseits der erhöhten Verkehrsbelastung dieses Abschnittes nach der Eröffnung der durchgehenden A4 und andererseits dem Umstand, dass die Autobahn das Rückgrat der Zuger Verkehrspolitik darstellt, Rechnung getragen werden. In Würdigung der sehr hohen und auch plötzlichen Verkehrszunahme nach der Eröffnung der A4 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) das Kantonale Tiefbauamt mit Schreiben vom 1. November 2002 beauftragt, ein generelles Projekt für den 6-Spur-Ausbau auszuarbeiten. Es gilt als erklärtes Ziel der Baudirektion, diesen 6-Spur-Ausbau so voranzutreiben, dass eine Inbetriebnahme zusammen mit der durchgehenden Eröffnung der A4 durch das Knonaueramt erfolgen kann.

Das Programm für das Rahmenkreditbegehren ergibt im Wesentlichen folgendes Bild:

- a) Realisierung der Verkehrsleitebene
- b) Autobahnanschluss Rotkreuz (2 Knoten)
- c) Instandstellung A4 (SBB-Brücke Rotkreuz - Fänn, Kantonsgrenze Schwyz)
- d) Fertigstellung N4 Blegi - Knonau
- e) 6-Spur-Ausbau Blegi - Rütihof
- f) Instandstellung der Entwässerung (ganzes Netz; ausserhalb Zaun)

Diese Arbeiten ergeben eine Bruttobausumme (100 %) von ungefähr 230 Mio. Franken. Der aktuelle Subventionsansatz des Bundes beträgt für den Kanton Zug für Bauinvestitionen 84 %; für Unterhalts- und Instandstellungsarbeiten 80 %. Daraus ergibt sich eine Nettobelastung für den Kanton Zug von ca. 40 Mio. Franken.

Zur Zeit ist auf Bundesebene der Neue Finanzausgleich in Beratung. Dieser sieht vor, dass der Bund die Nationalstrassenbauten zu 100 % finanziert, soweit es sich nicht um bereits beschlossene Nationalstrassenabschnitte handelt. Es ist durchaus denkbar, dass während der Abwicklung dieses Strassenbauprogrammes eine neue finanzielle Ausgangslage für Nationalstrassen eintritt.

Der Entscheid, den A4-Abschnitt Blegi - Rütihof auf sechs Spuren auszubauen, fällt in die Kompetenz des Bundesrates. Um das ehrgeizige Ziel, die Eröffnung des 6-Spur-Ausbaus gleichzeitig mit der Eröffnung der durchgehenden A4 erreichen zu können, rechtfertigt es sich, den referendumsfähigen Kreditbeschluss im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprogrammes zu unterbreiten. Die fortgesetzte Praxis, dass der Regierungsrat die kantonalen Kredite für Nationalstrassenbauten frei gibt, sichert einen effizienten Ablauf bei diesen ambitionierten Projekten.

Daraus ergibt sich für die Nationalstrassen (ohne Berücksichtigung des Neuen Finanzausgleiches):

Gesamter Rahmenkredit

40 Mio. Franken

3. Kantonsstrassen

Als Kantonsstrassen gelten die im Anhang 1 zum GSW erwähnten Strassenabschnitte. Mit diesem Kredit werden Programme ausgeführt, welche Erneuerungen ganzer Kantonsstrassenabschnitte, Einzelmassnahmen für lokale Korrekturen, Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz nach eidg. Recht sowie Kunstbau-erneuerungen, deren Aufwand 1 Mio. Franken pro Objekt übersteigt, umfassen.

Die im Zeithorizont von ungefähr acht Jahren bevorstehenden, innerhalb der zu bewilligenden Rahmenkredite abzuwickelnden und durch den Kantonsrat zu beschliessenden Erneuerungs-Projekte sind:

- Zugerstrasse Cham, Abschnitt Knonauerstrasse - Alpenblick
- Artherstrasse Zug, Eielen - Lothenbach
- Strasse N, Lättich - Baarburgrank
- Sanierung Strasse P, Lüthärtigen - Felderhus - Sarbach - Tal
- Strassenausbau Nidfuren - Schmittli (zusammen mit Radwegbau)

Teil - Rahmenkredit für Erneuerungsprojekte

20 Mio. Franken

Einzelmassnahmen für lokale Korrekturen lassen sich nicht für acht Jahre im Detail festlegen. Um jedoch laufend auf aktuelle Bedürfnisse reagieren zu können, sollen im Rahmenkredit rund 2.5 Mio. Franken pro Jahr für bauliche Massnahmen und ca. 0.5 Mio. Franken pro Jahr für die Erneuerung und den Neubau von Verkehrsregelungsanlagen vorgesehen werden. Folgende Projekte sind in Bearbeitung oder eine Bearbeitung innerhalb der nächsten Jahre zeichnet sich ab (Liste nicht abschliessend):

- Busspur Steinhauserstrasse, Zug (Anteil)
- Busspur Alpenblick, Cham (Anteil)
- Zuger-/Baarerstrasse
- Zythus, Hünenberg
- Artherstrasse Lothenbach, Zug
- Knotenausbau Tellenmatt, Oberwil, Zug
- Ebertswilerstrasse, Baar
- Knoten Edlibach, Menzingen
- Umbau Kreisel Chamer-/Forrenstrasse, Risch
- Umbau Kreisel Holzhäusern
- Umfahrung Vorder Stadelmatt, Hünenberg
- Erneuerung und Neubau von Verkehrsregelungsanlagen

Teil - Rahmenkredit für lokale Korrekturen

24 Mio. Franken

An Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz entlang von Kantonsstrassen nach eidg. Recht sind vor allem Lärmsanierungsmassnahmen an dicht bewohnten Kantonsstrassen gemäss dem Lärmkataster des Kantons Zug dort vorzusehen, wo die Belastung am grössten und eine wirksame Entlastung durch Strassenneubauten gemäss Teilrichtplan Verkehr nicht in erster Priorität vorgesehen ist; so etwa an der

- Artherstrasse, Zug
- Ägeristrasse, Zug
- Zugerstrasse, Cham
- Luzernerstrasse, Cham
- Marktgasse, Baar
- Neugasse, Blickensdorferstrasse, Baar

Teil - Rahmenkredit für Lärmschutzmassnahmen nach eidg. Recht entlang Kantonsstrassen
6 Mio. Franken

Gewässerschutzmassnahmen entlang von Kantonsstrassen wurden zu Lasten des vorangegangenen Strassenbauprogrammes entweder im Rahmen von Ausbauprojekten (z.B. Talacher) oder als eigenständiges Projekt (z.B. Drälikerboden) realisiert, so dass im neuen Programm - nebst den Massnahmen, die im Zusammenhang mit Strassenneubauten/Umbauten sowieso Projektbestandteile sind - nur noch kleinere Schutzmassnahmen anstehen, wie etwa:

- Kantonsstrasse 381a, Nidfuren - Schmittli, mit den Quellgruppen Lorzentobel und Risi
- Kantonsstrasse Q, Nidfuren - Edlibach, mit der Quellgruppe Lorzentobel
- Kantonsstrasse P, Edlibach - Schmittli, mit den Quellgruppen Schönbrunn und Fürholz
- Kantonsstrasse L, Baar - Talacher, Quellgruppen St. Martin

Teil - Rahmenkredit für Gewässerschutzmassnahmen entlang von Kantonsstrassen
1 Mio. Franken

Unterhalt und Erneuerungen an Kunstbauten wurden bisher in der Regel - wenn diese nicht im Rahmen eines Strassenbauprojektes erfolgten - über die Unterhaltskonti der laufenden Rechnung finanziert. Um effektive Investitionen nicht weiterhin der laufenden Rechnung zu belasten, sollen zukünftig Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten an Kunstbauten, die pro Objekt 1 Mio. Franken übersteigen, dem Rahmenkredit "Kantonsstrassen" der Spezialfinanzierung belastet werden. Im vorliegenden Strassenbauprogramm werden voraussichtlich bei folgenden Kunstbauten Erneuerungsarbeiten zu Lasten der Investitionsrechnung anfallen (Liste nicht abschliessend):

- Finsterseebrücke
- Grundwasserwanne Kollermühle
- Neue Lorzentobelbrücke
- Uferkonstruktionen Zuger- und Ägerisee
- Rotkreuz - Buonas; Brücke über die SBB

Teil - Rahmenkredit für Kunstbautenerneuerung

14 Mio. Franken

Gesamter Rahmenkredit Kantonsstrassen

65 Mio. Franken

4. Allgemeine Projektierungsarbeiten

Aufwendungen für allgemeine Projektierungsarbeiten werden dem Strassenbau mit Spezialfinanzierung belastet. In diesen Rahmenkredit fallen Aufwendungen für Projekte vor einem rechtskräftigen Regierungs- bzw. Kantonsratsbeschluss, d.h. vor der Krediterteilung (Projekte siehe Seiten 7 bis 9 dieser Vorlage; Kantonsstrassen- Erneuerungen, - lokale Korrekturen, - Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz entlang von Kantonsstrassen). Oftmals handelt es sich um Aufträge, welche finanziell von eher geringerem Ausmass sind und teilweise keinem Kredit eines konkreten Bauvorhabens zugeordnet werden können. Als Grundlage für die Berechnung des Rahmenkredites haben wir die Ergebnisse der vergangenen fünf Verrechnungsjahre (1998 - 2002) beigezogen.

Gesamter Rahmenkredit

8 Mio. Franken

5. Generelle Planungen für Neubauprojekte

Bei Neubauprojekten handelt es sich um Infrastrukturen für den Gesamtverkehr im Sinne des Teilrichtplans Verkehr. Diese Neubauprojekte obliegen der Baudirektion. In der Regel übersteigen ihre Kosten für die Planung und oftmals sogar schon für die Generellen Projekte die Betragsgrenze, welche die Unterstellung unter das fakultative Referendum nötig macht. Es macht aus unserer Sicht Sinn, wenn die vom Kantonsrat mit dem Teilrichtplan Verkehr programmatisch genannten neuen Kantonsstrassen im ersten Schritt der Entscheidungsfindung - der generellen Projektierung - gesamthaft durch einen Rahmenkredit abgesichert sind. Ein solcher Rahmenkredit hat

im Strassenbauprogramm Platz, weil dieses auch Planungskosten für den Neubau von Strassen umfassen kann (§ 12 GSW). Die Kreditfreigabe soll hier Sache des Regierungsrates sein, weil der Kantonsrat mit dem Teilrichtplan Verkehr das Ergebnis erster Abklärungen bereits gutgeheissen hat und weil ein Generelles Projekt aufwandmässig noch weit von einem Bauprojekt entfernt liegt. Gemäss § 14 Abs. 1 GSW ist es dann jedoch Aufgabe des Kantonsrates, das Ergebnis der generellen Projektierung zu prüfen und das Projekt je nachdem zu genehmigen. In jenem Zeitpunkt sollen die weiteren Kredite für die Planungsarbeiten und allenfalls die Objekt- oder Rahmenkredite für die Bauausführung beschlossen werden. Diese weiteren Beschlüsse unterstehen dem fakultativen Referendum.

Der unmittelbar bevorstehende und aller Voraussicht nach 2003 durch den Kantonsrat zu beschliessende Kredit für das Generelle Projekt Kammerkonzept Ennetsee geht noch nicht zu Lasten dieses Rahmenkredites. Wir wollten mit der generellen Projektierung in diesem Fall nicht zuwarten, bis ein Kredit aus dem neuen Strassenbauprogramm zur Verfügung steht. Daher haben wir die Vorlage Nrn. 1142.1/.2 - 11221/11222 mit dem Begehren für einen Objektkredit zur generellen Projektierung des "Kammerkonzeptes Ennetsee" separat auf den Weg geschickt. Dieser Kredit untersteht auch separat dem Finanzreferendum.

Anstehende generelle Projektierungen gemäss Teilrichtplan Verkehr - ausgenommen Nationalstrassenabschnitte - sind Folgende:

- Tangente Neufeld (1. Priorität)
- Grindel - Bibersee (1. Priorität)
- Umfahrung Unterägeri
- Minitunnel Stadt Zug
- Verlängerung General Guisan-Strasse mit Halbanschluss Steinhausen
- Ostumfahrung Rotkreuz

Gesamter Rahmenkredit

15 Mio. Franken

6. Investitionsanteile für regionale Buslinien

Gemäss bestehender Praxis ist der Nutzen (und damit die Kostenbeteiligung) von Bushaltstellen (Busbuchten), Lichtsignalanlagen und Busspuren wie folgt

aufgeschlüsselt (siehe auch Vorlage Nr. 7627/28, Bericht und Antrag des Regierungsrates betr. Busbevorzugung auf der Kantonsstrasse 4b, Gubelstrasse - Stadtgrenze Zug, vom 12. Feb. 1992 sowie KRB vom 21. Mai 1992 und 25. Juni 1992; Vorlage Nr. 615.4 - 10066, Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend Busspur Chamerstrasse vom 15. Dezember 1998 sowie KRB vom 27. Mai 1999):

- Haltestellen (Busbuchten) dienen zu 25 % dem öffentlichen, zu 75 % dem privaten Verkehr.
- Signalanlagen dienen zu 50 % dem öffentlichen, zu 50 % dem privaten Verkehr.
- Busspuren dienen zu 75 % dem öffentlichen, zu 25 % dem privaten Verkehr.

Folgerichtig sind auch die Kosten für diese Anlagen zu Lasten der "Investitionsanteile für regionale Buslinien" und zu Lasten des "Strassenbaus mit Spezialfinanzierung" aufzuteilen. Die Anteile zu Lasten "Strassenbau mit Spezialfinanzierung" sind im Rahmenkredit Kantonsstrassen enthalten. Als Grundlage für die Berechnung des Rahmenkredites "Investitionsanteile für regionale Buslinien" haben wir die Schattenrechnungen der Jahre 1999 bis 2002 herangezogen. In diesen vier Jahren wurden zu Lasten der allgemeinen Verwaltungsrechnung als Investitionsanteile für regionale Buslinien durchschnittlich 1.04 Mio. Franken aufgewendet. Wir haben daher im vorliegenden Strassenbauprogramm 1.0 Mio. Franken/Jahr eingesetzt.

Im Abschnitt II.3. "Kantonsstrassen", Teilrahmenkredit für lokale Korrekturen, sind die Anteile des Individualverkehrs bei Busspuren enthalten. Zur Zeit laufen ebenfalls Studien und Erhebungen betreffend einer allfälligen Busspur Zugerstrasse in Cham sowie eines Umbaus der Haltestellen in Nidfuren.

Gesamter Rahmenkredit

8 Mio. Franken

7. Radstrecken

Bei den Radstrecken konnten die Hauptpendlerwege im Talgebiet zum grössten Teil gebaut werden; an den noch bestehenden Lücken oder Ausbauten wird intensiv gearbeitet. Auch im Berggebiet konnten mit den Strecken Zug - Lorzentobelbrücke und Lüthärtigen - Edlibach erste Ausbauten realisiert werden. Auch die Radstrecke entlang dem Ägerisee befindet sich zur Zeit in der Vernehmlassung bei den Gemeinden

und wir hoffen, diese Radstrecke in den nächsten zwei Jahren sukzessive dort, wo es baulich und mit vertretbarem Aufwand möglich ist, realisieren zu können.

Das vom Kantonsrat 1984 beschlossene Radwegnetz wurde teilweise ergänzt, mit andern Verkehrsträgern abgestimmt (Stadtbahn) und als Ganzes in den Teilrichtplan Verkehr übernommen. Zur Zeit arbeiten die zuständigen Amtsstellen (Amt für Raumplanung, Tiefbauamt, Mobilitätsmanagement der Stadt Zug und ZUPO) am Realisierungsprogramm der noch zu bauenden Radstrecken. In den letzten Jahren erfolgten durchschnittliche Aufwendungen von ca. 1.5 Mio. Franken/Jahr. Die Bergstrecken, das Schliessen der bestehenden Lücken sowie Ausbauten erfordern einen durchschnittlich höheren Mittelbedarf als die bisher erstellten Radstrecken. Im Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm sind demzufolge 2 Mio. Franken pro Jahr vorgesehen.

Gesamter Rahmenkredit

16 Mio. Franken

III. ABSCHNITT

Kompetenzen und Finanzierung

1. Kreditsprechung und Bewilligung von Projekten

Die Kompetenzregelung stützt sich grundsätzlich auf das Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996.

Gemäss § 14 GSW beschliesst der Kantonsrat Generelle Projekte für grössere Neu- und Ausbauten für Kantonsstrassen.

Bei der Kreditfreigabe sollen die Kompetenzen den heutigen Bedürfnissen und Verhältnissen unter Berücksichtigung einer effizienten Aufgabenerfüllung angepasst werden. Bis 1973 war grundsätzlich der Regierungsrat zuständig für die Kreditfreigabe. Ab 1973 erfolgte für grössere Kantonsstrassenprojekte die Freigabe innerhalb der Rahmenkredite liegender Kredite durch einfachen Kantonsratsbeschluss. Für sogenannte "lokale Korrekturen" mit einer Bausumme von über 1 Mio. Franken wurde die Freigabe durch einfachen Kantonsratsbeschluss 1988 eingeführt. Unabhängig von der Baukostenteuerung (der Produktionskostenindex PKI des Schweizerischen Baumeisterverbandes weist für die Bausparten 4 (Kanal- und Leitungsbau), 5 (Strassen - Trassebau) und 6 (Belagsbau) rund 45 % Teuerung in den Jahren 1989 bis

2002 aus) haben sich die Voraussetzungen für die Realisierung von Kantonsstrassenprojekten in den vergangenen 15 Jahren stark verändert. Auch kleinere Umbauten und Erneuerungen sind in der Regel mit diversen Umweltschutz- und Sicherheitsmassnahmen verbunden (z.B. Entsorgung teerhaltiger Beläge; neue Entwässerungskonzepte gemäss der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (GSchV, SR 814.201); neue, spezifische Schutzzonenreglemente; Pflicht zur gleichzeitigen Lärmsanierung). Es rechtfertigt sich daher, für Projekte aus den Rahmenkreditgruppen "Kantonsstrassen" und "Investitionsanteile für regionale Buslinien" die Kreditfreigabe durch einfachen Kantonsratsbeschluss ab einer Projektsumme von 2 Mio. Franken festzulegen. Der Betrag ist auch insofern vertretbar, weil für Projekte jeweils die Bruttokredite beantragt werden. Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt die Kreditvorlagen der vergangenen drei Jahre auf:

2003: Radweg Lüssirain - Untertalacher, Zug (in Vorber./ca.)	3.30 Mio. Franken
2003: Schutzmassnahmen Grundwasserschutzgebiet Drälikon	1.20 Mio. Franken
2002: Umbau Knoten Bösch	1.51 Mio. Franken
2002: Ausbau Neuheimerstrasse Edlibach	1.31 Mio. Franken
2000: Knotenumbau Lindenplatz, Rotkreuz	2.49 Mio. Franken
2000: Knotenumbau Lättich, Baar	2.90 Mio. Franken
2000: Chamerstrasse Zug (inkl. Nachtragskredit)	5.10 Mio. Franken

Wie bisher sollen die Kredite für "Nationalstrassen" und "Radstrecken", sofern sie unabhängig von Kantonsstrassenanteilen sind, durch den Regierungsrat freigegeben werden. Im Weiteren soll der Regierungsrat ebenfalls die Kredite für "Allgemeine Projektierungsarbeiten" und "Generelle Planungen für Neubauprojekte" gemäss Teilrichtplan Verkehr freigeben können. Während dies für Erstere aus verwaltungsorganisatorischen Gründen nachvollziehbar ist, geht es bei Neubauprojekten um die Umsetzung des Teilrichtplans Verkehr. Die bisherige ausdrückliche Befugnis zur Delegation an die Baudirektion entfällt, weil § 6 Abs. 1 des Organisationsgesetzes vom 29. Oktober 1998 (BGS 153.1) sie schon vorsieht.

Die Baubewilligung, welche das erstinstanzliche Verfahren mit Einschluss allfälliger Einspracheentscheide abschliesst, steht der Baudirektion zu (GSW § 15 Abs. 2).

2. Finanzierung

Zur Finanzierung der Strassenbauausgaben dienen, entsprechend § 35 GSW, der Nettoertrag aus Steuern und Gebühren des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs, der Anteil am Eidgenössischen Treibstoffzollertrag und -zuschlägen, der Verrechnungszins aus dem Überschuss der Sonderfinanzierung für Strassenbau sowie andere Anteile zweckgebundener Abgaben und Beiträge Dritter.

Radwegprojekte und Investitionsanteile für regionale Buslinien werden entsprechend den §§ 35 und 38 GSW der Kontogruppe 3020 "Tiefbauamt", Investitionsrechnung, zu Lasten der Verwaltungsrechnung, belastet.

IV. Abschnitt

Antrag

Zusammenfassend stellen wir Ihnen den **A n t r a g**,

auf die Vorlage Nr. 1160.2 - 11266 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 2. September 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Walter Suter

Der Landschreiber: Tino Jorio