

KANTONSRATSBESCHLUSS  
ÜBER DAS STRASSENBAUPROGRAMM 2004 - 2011

BERICHT UND ANTRAG DER STAATSWIRTSCHAFTSKOMMISSION

VOM 6. NOVEMBER 2003

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben die Vorlage Nr. 1160.2 - 11266 an der Sitzung vom 6. November beraten und erstatten Ihnen hiermit unseren Bericht, den wir wie folgt gliedern:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung
4. Antrag

**1. Ausgangslage**

Gemäss § 12 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14) erstellt der Regierungsrat das Strassenbauprogramm für Neu- und Umbauten sowie für die Erneuerung von Strassen und Wegen. Er nennt die mutmasslichen Planungs- und Baukosten aufgrund von generellen Studien. Der Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 1998 - 2003 (BGS 751.12) wurde am 27. Juni 2002 angepasst und umfasst insgesamt 69 Mio. Franken. Er läuft Ende dieses Jahres aus und soll erneuert werden. Die Regierung beantragt Rahmenkredite im Umfang von insgesamt 152 Mio. Franken, damit in den Jahren 2004 bis 2011 die Werterhaltung des Strassen- und Wegnetzes sichergestellt und die notwendigen Anpassungen an die Anforderungen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes ermöglicht werden. Es gilt zu beachten, dass damit ausgewählte Projekte finanziert werden sollen, die im Bericht des Regierungsrates (Vorlage

Nr. 1160.1 - 11265) aufgeführt sind. Nicht Bestandteil dieser Rahmenkredite sind Grossprojekte, die sich aus dem Teilrichtplan Verkehr ergeben und dem Kantonsrat zu gegebener Zeit mit separaten Vorlagen beantragt werden.

Die hier zur Debatte stehende Vorlage untersteht dem Referendum gemäss § 34 Abs. 1 der Kantonsverfassung (BGS 111.1). Die Kreditfreigabe erfolgt durch den Kantonsrat, der diese Kompetenz gemäss § 3 der Gesetzesvorlage bis zu einer festgelegten Limite an den Regierungsrat delegiert. Seit dem Jahr 1998 betrug die Höhe dieser Limite 1.0 Mio. Franken. Die Regierung beantragt eine Erhöhung auf 2.0 Mio. Franken. Die Strassenbaukommission lehnt eine Erhöhung in diesem Umfang ab. Sie anerkennt jedoch, dass die Teuerung seit 1998 rund 45% betrug und ist bereit, dieser Tatsache durch eine Erhöhung der Limite auf 1.5 Mio. Franken Rechnung zu tragen. Im Übrigen hat die Strassenbaukommission am 26. September 2003 der Gesetzesvorlage mit 12 Ja- zu 1 Nein-Stimme bei einer Enthaltung zugestimmt (siehe Vorlage Nr. 1160.3 - 11306).

## **2. Eintretensdebatte**

Eintreten war in der Stawiko unbestritten. Es wird anerkannt, dass der Kanton ein Strassenbauprogramm benötigt, um die erforderlichen Anpassungen im Strassen- und Wegnetz vornehmen zu können. Die zu sprechenden Rahmenkredite erscheinen auf den ersten Blick hoch. Auf die acht Jahre verteilt relativiert sich der Betrag jedoch und es gilt zu beachten, dass in § 2 Abs. 1 Bst. c) neu 15 Mio. Franken für Generelle Planungen aufgenommen worden sind. Im Weiteren ist es wichtig zu wissen, dass grössere Projekte dem Kantonsrat jeweils mit separaten Vorlagen zur Bewilligung unterbreitet werden müssen.

In § 2 Abs. 2 wird erwähnt, dass es sich um Nettobeträge handelt. Dies gilt insbesondere für die 40 Mio. Franken für Nationalstrassen. Auf Seite 9 (oben) der regierungsrätlichen Vorlage wird erklärt, dass der aktuelle Subventionssatz des Bundes für den Kanton Zug für Bauinvestitionen 84% und für Unterhalts- und Instandstellungsarbeiten 80% beträgt. Die gesamte Investitionssumme für den Nationalstrassenbau beläuft sich demnach auf rund 230 Mio. Franken für den Zeitraum von 2004 bis 2011.

In **§ 2 Abs. 3** wird festgelegt, dass die Rahmenkredite gemäss § 2 Abs. 1 Bst. a) - c) zu Lasten der **Spezialfinanzierung Strassenbau** gehen. Diese Finanzierungsart ist in §§ 35 bis 37 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14) geregelt. Die Details zur Sonderrechnung des Kantons können bei der Position 3022 in der Staatsrechnung und dem Staatsvoranschlag nachvollzogen werden. Daraus geht hervor, dass die Abschreibungen aus dem Strassenbau durch den Anteil am Eidgenössischen Treibstoffzollertrag, dem verrechneten Zinsertrag auf dem Bestand der Spezialfinanzierung Strassenbau (Strassenbaureserve) und dem verrechneten Reinertrag des Strassenverkehrsamtes (vor allem Motorfahrzeugsteuer-Ertrag) finanziert werden. Ein allfälliger Überschuss wird in die Strassenbaureserve eingelegt; ein allfälliger Fehlbetrag aus dieser Reserve entnommen. Die Strassenbaureserve auf der Passivseite der Bestandesrechnung betrug per Ende 2002 noch 83.2 Mio. Franken.

In Anbetracht der grossen Projektliste im Teilrichtplan Verkehr (Vorlage Nr. 997.1 - 10820) und der bekanntlich hohen Kosten bei der Realisation von Strassen wird klar, dass die Strassenbaureserve je nach Investitionsrhythmus kurz- bis mittelfristig aufgebraucht ist. Die Staatswirtschaftskommission begrüsst es deshalb, dass die Baudirektion entsprechende Überlegungen zur Finanzierung der Neubauprojekte gemäss Teilrichtplan Verkehr und zur Finanzierung des vorliegenden Strassenbauprogramms anstellt. Die Modellrechnungen, die der Strassenbaukommission und der Staatswirtschaftskommission vorgelegt wurden, sind zwar mit zahlreichen Unsicherheitsfaktoren behaftet, sie zeigen jedoch klar auf, dass bereits die Realisation der Projekte der 1. Priorität aus dem Teilrichtplan Verkehr sehr hohe finanzielle Belastungen auslöst, die nur ungenügend mit den heutigen Finanzierungsmodalitäten abgedeckt werden können. Es ist deshalb sehr zu begrüessen, dass die finanzielle Planung regelmässig, im Sinne einer rollenden Planung, überarbeitet und aktualisiert wird. Zudem erwartet die Staatswirtschaftskommission, dass bei zukünftigen Projektierungsbegehren immer auch eine Übersicht über die Finanzplanung im Strassenbau mitgeliefert wird. Diese Massnahme ermöglicht den vorberatenden Kommissionen und dem Kantonsrat, die Übersicht über die Ausgaben zu bewahren und mögliche Konsequenzen, z.B. eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer, frühzeitig zu erkennen.

In **§ 2 Abs. 3** wird festgelegt, dass der Rahmenkredit gemäss § 2 Abs. 1 Bst. d) **zu Lasten der Verwaltungsrechnung** geht. Das heisst, dass die jährlichen Abschreibungen von 10% aus den Investitionen für Anlagen der regionalen Buslinien

und Radstrecken jeweils der Laufenden Rechnung belastet werden (und eben nicht der Spezialfinanzierung Strassenbau). Diese Finanzierungsart ist in § 35 Abs. 3 und § 38 des Gesetzes über Strassen und Wege geregelt.

Gegenüber den Vorjahren erstreckt sich die Rahmenkredit-Periode neu über acht Jahre (bisher sechs Jahre). Als Begründung gibt die Regierung an, dass im Jahr 2010 eine Legislaturperiode zu Ende gehe und dass dann der neu zusammengesetzte Kantonsrat über das neue Strassenbauprogramm beschliessen könne. Dieser Ansicht kann sich die Stawiko anschliessen.

### 3. Detailberatung

Zum **§ 3 Kreditfreigabe** hat die Staatswirtschaftskommission einstimmig beschlossen, dem Antrag der Strassenbaukommission zu folgen, welcher die Limite für die Kreditfreigabe für einzelne Objekte auf 1.5 Mio. Franken festlegt.

Zu den übrigen Gesetzesartikeln wurden keine weiteren Voten abgegeben.

### 4. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht **b e a n t r a g e n** wir Ihnen einstimmig,

auf die Vorlage Nr. 1160.2 - 11266 einzutreten und ihr in der Fassung der Strassenbaukommission gemäss Vorlage Nr. 1160.4 - 11307 zuzustimmen.

Zug, 6. November 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER STAATSWIRTSCHAFTSKOMMISSION

Der Präsident: Peter Dür