



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2012/078](#) vom 8. März 2012 betreffend "Nachhaltige Finanzpolitik" von Gerhard Schafroth, BDP/glp-Fraktion

Datum: 5. Juni 2012

Nummer: 2012-078

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2012/078

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Betr. Beantwortung der Interpellation [2012/078](#) vom 8. März 2012 betreffend "Nachhaltige Finanzpolitik" von Gerhard Schafroth, BDP/glp-Fraktion

Vom 5. Juni 2012

Am 8. März 2012 reichte Landrat Gerhard Schafroth die Interpellation 2012/078 betreffend "Nachhaltige Finanzpolitik" ein. Die Interpellation hat den folgenden Wortlaut:

Zur Klärung der aktuellen Finanzlage des Kantons Baselland bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Wie hoch schätzt der Kanton den Wert der Herstellkosten seines gesamten Verwaltungs- und Finanzvermögens im Bereich des Tief- und Hochbaus?*
- 2. Gibt es allgemeingültige Standards, welche die Höhe des notwendigen Unterhalts und der Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen zum langfristigen Werterhalt im Hoch- und Tiefbau definieren?*
- 3. Welche Standards wendete der Kanton in diesem Bereich in den letzten 10 Jahren an?*
- 4. Wie hoch ist die Differenz zwischen den für den anerkannten Werterhalt von Hoch- und Tiefbau notwendigen und den tatsächlich getätigten Ausgaben während der letzten 10 Jahre (Investitionsstau)?*
- 5. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass Baselland nur dann eine nachhaltige Finanzpolitik betreibt, wenn durch die Einnahmen neben allen anderen Ausgaben und Investitionen auch die für den Erhalt der langfristig einwandfreien Funktionsfähigkeit notwendigen Ausgaben und Investitionen im Hoch- und Tiefbauten getätigt werden?*
- 6. Teilt der Regierungsrat weiter die Meinung, dass der im Kanton vorhandene Investitionstau im Hoch- und Tiefbau eine Verpflichtung darstellt, welche die Kantonsfinanzen künftig belasten wird, was einer Schuld gleichkommt?*
- 7. Wie hoch schätzt der Regierungsrat den derzeitigen gesamten Investitionsstau im Hoch- und Tiefbau in Baselland?*
- 8. Ist der Regierungsrat bereit aufzuzeigen, wie hoch das Investitionsvolumen sein darf, damit die Neuinvestitionen die Erneuerungs- und Instandsetzungsinvestitionen nicht verdrängen, d.h. dass letztere innerhalb des Finanzplans (innerhalb der gebundenen Vorhaben) noch finanzierbar sind?*

9. Ist der Regierungsrat bereit, die Höhe des Investitionsstaus des Verwaltungs- und Finanzvermögens künftig im Rahmen von Finanzplan, Budget und Jahresabschluss jeweils nachvollziehbar auszuweisen?
10. Ist der Regierungsrat bereit, im nächsten Finanzplan konkret aufzuzeigen, welche Massnahmen ergriffen werden müssen, um den aktuellen Investitionsstau des Verwaltungsvermögens innert der nächsten 10 Jahren zu beseitigen?
11. Ist der Regierungsrat bereit, wirksame Massnahmen für eine in diesem Sinne nachhaltige langfristige Finanzpolitik konkret vorzuschlagen?

Besten Dank für die Beantwortung der Fragen.

**Die in der Interpellation gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:
Einleitende Bemerkungen**

Ein Investitionsstau kann bestehen,

1. wenn die Wünsche grösser sind als die finanzierbare Investitionsplanung;
2. wenn die beschlossenen und finanzierbaren Projekte nicht umgesetzt werden können.

Demgegenüber besteht bei mangelndem Unterhalt kein Investitionsstau. Aus Sicht des Regierungsrates war zudem der Werterhalt der Investitionen immer ein prioritäres Ziel.

1 Wie hoch schätzt der Kanton den Wert der Herstellkosten seines gesamten Verwaltungs- und Finanzvermögen im Bereich des Tief- und Hochbaus?

Die Herstellkosten des gesamten Verwaltungs- und Finanzvermögens im Bereich des Tief- und Hochbaus werden auf einen Wert von CHF 5.54 Mia. CHF geschätzt (exkl. öV):

| Übersicht | Betrag in Mia. CHF |
|-------------------------------|------------------------|
| Tiefbauamt | 2.5 |
| Wasserbauten | 0.11 |
| Amt für industrielle Betriebe | 1.1 |
| Hochbauamt | 1.76 |
| Amt für Liegenschaftsverkehr | 0.07 |
| Total | 5.54 (exkl. öV) |

Die Herstellkosten setzen sich folgendermassen zusammen:

- Die Liegenschaften des Hochbauamts (**HBA**) im Verwaltungsvermögen weisen einen Gebäudeversicherungswert von CHF 1.6 Mia. auf. Die Standards für den Unterhalt von Liegenschaften basieren auf diesen Werten und die Gebäude sind grundsätzlich zum Neuwert versichert. Als Neuwert gilt die Kostensumme, die für die Neuerstellung des Gebäudes in gleicher Art, gleicher Grösse und gleichem Ausbau erforderlich ist. Rund 10% des Herstellungswerts - das sind CHF 160 Mio - ist nicht versichert und im Gebäudeversicherungswert nicht enthalten. Nicht versichert sind u.a. um Möblierung, bewegliche Apparate sowie gebäudevollendende, ortsgewundene Teile.

- Der Gebäudeversicherungswert aller Liegenschaften (Gebäude ohne Grundstücke) des Amtes für Liegenschaftsverkehr (**ALV**) im Finanzvermögen beträgt CHF 28.3 Mio. Im Treuhandvermögen sind es CHF 38 Mio. Buchwert. Bei Finanzvermögen und Treuhandvermögen ist der Wiederbeschaffungswert insofern irrelevant, als dass diese Liegenschaften für spätere Verwendung im Rahmen von Bauprojekten erworben werden. Dabei sind diese meist abzureissen; es wird dann bloss das Land benötigt. Andererseits sind Liegenschaften, die voraussichtlich künftig nicht mehr für Verwaltungszwecke benötigt werden, dem Markt zuzuführen. Bei diesen spielt der Wiederbeschaffungswert allfällig darauf erstellter Gebäude keine Rolle mehr. Massgebend wird der Verkaufswert sein. Somit wird beim Treuhandvermögen der aktuelle Buchwert eingerechnet.
- Der Wiederbeschaffungswert der kantonalen Abwasser-, Energie- und Deponieanlagen des Amtes für Industrielle Betriebe (**AIB**): beträgt ca. CHF 1.1 Mia. (Abwasser ca. CHF 1.0 Mio.; Energie ca. CHF 60 Mio., Abfall ca. CHF 50 Mio.). Darin enthalten sind die Beteiligungen an den Anlagen ProRhenon und ARA Rhein. Zu beachten ist, dass die Beiträge an die Investitionen in die ARA Rhein, Pratteln und die Pro Rhenon AG, Basel derzeit in der Erfolgsrechnung abgebildet werden. Auch hier stehen in Kürze umfangreiche Sanierungsmassnahmen mit eher grossem Finanzvolumen an.
- Die Wiederherstellkosten der Kantonsstrassen beim **Tiefbauamt** betragen ca. CHF 2.5 Mia. und diejenigen der Wasserbauten ca. CHF 110 Mio. Zu beachten ist jedoch, dass der Kanton (Tiefbauamt) nicht nur die Wiederherstellkosten seines eigenen Vermögens zu berücksichtigen hat, sondern auch die Anlagen des Schienen gebundenen ÖV's (Schienen, Publikumsanlagen etc.), die zwar nicht im Eigentum des Kantons sind, aber durch den Kanton derzeit über die Erfolgsrechnung als Beitragsleistungen finanziert werden und für die der Kanton nachfolgend auch wesentliche Beiträge an Betrieb und Werterhalt leistet. Der Wert der Trasseebauten, inkl. Fahroberleitungen, Publikumsanlagen und Depotbauten wird auf mehrere hundert Millionen Franken geschätzt.

2 Gibt es allgemeingültige Standards, welche die Höhe des notwendigen Unterhalts und der Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen zum langfristigen Werterhalt im Hoch- und Tiefbau definieren?

HBA: Die Gebäudedatenbank des Hochbauamtes ist Basis für die Steuerung der Geschäftsprozesse des Hochbauamtes. Alle Objektdaten sind erfasst und werden bewirtschaftet.

Die Liegenschaften im Verwaltungsvermögen wurden basierend auf der Immobilienstrategie des Hochbauamtes klassifiziert. In der Gebäudedatenbank ist für jede Liegenschaft je nach Klasse eine Objektstrategie hinterlegt. Mit Handlungsrichtlinien und Aufträgen wird der langfristige Wertehalt sichergestellt.

Die vom Hochbauamt eingesetzte Objektverwaltungssoftware „Stratus Gebäude“ ist das Instrument zur Erfassung von Zustandswerten der Liegenschaften, und ermöglicht einen systematischen und nach Prioritäten gerichteten Unterhalt.

Laut Impulsprogramm des Bundes (Aktionsprogramm Bau- und Energie in den 90-er Jahren) beträgt der empfohlene Instandhaltungsaufwand (Walterhalt) ca. 0.8 bis 1.1% des Gebäudeversicherungswertes und der Instandsetzungsaufwand ca. 1.6 - 2.6% des Gebäudeversicherungswertes. Dieser Richtwert gilt allerdings für Gebäude, die stets nach Norm unterhalten worden sind und nicht wesentliche Unterhaltsmängel aufweisen.

AIB: Das AIB führt seit langem eine detaillierte Betriebskostenrechnung, der auch die Abschreibungen belastet werden. Die Abschreibungen richten sich in der Regel nach der effektiven Lebensdauer der Anlagen. Bei den meisten Bauwerken (Kanalisations, Becken, Deponieabdeckung) fällt wenig jährlicher Werterhalt an; die Kosten fallen einmalig bei der Herstellung respektive beim Ersatz an. Die über die letzten Jahre eingesetzten Beträge für Unterhalt/Werterhalt/Ersatz decken in etwa den Wertverzehr. Wegen der langen Lebensdauer der Kanalisations fallen diese Ersatzinvestitionen erst in 20-40 Jahren in grossem Umfang an.

TBA: Im Bereich Strassen hält sich das TBA an das Normenwerk VSS (Verband Schweizerischer Strassenfachleute). Im Bereich Gewässer erfolgen die Erhaltungsmassnahmen gemäss der Gewässer-Unterhaltsplanung.

Eine Studie des Vereins "Infrastruktur Strasse" hat gezeigt, dass der Kanton Basel-Landschaft bezüglich Strassenzustände und der eingesetzten Mittel für die Substanzerhaltung im Mittelfeld aller untersuchten Kantone liegt. Unter Beibehaltung des Mittelbedarfs ist damit zu rechnen, dass sich die Situation langsam aber stetig verbessert. Das Tiefbauamt wird zur Kontrolle und optimaleren Steuerung die Zustandsüberwachung noch intensivieren.

Die Werterhaltungsmassnahmen bei den Tramlinien werden insbesondere nach sicherheitstechnischen Aspekten durch die Konzessionierten Transportunternehmen sowie durch den konzessionserteilenden Bund beantragt. Das in der Verwaltung federführende Tiefbauamt plausibilisiert die an uns herangetragenen Projekte.

3 Welche Standards wendet der Kanton in diesem Bereich in den letzten 10 Jahren an?

HBA: Für die Instandhaltung resp. Werterhaltung der Liegenschaften wurde in den vergangenen Jahrzehnten ca. 0.4%, in den letzten zwei Jahren knapp 0.8% des Gebäudeversicherungswertes eingesetzt.

AIB: Zur Verstetigung der Kosten der Abwasserbehandlung steuert das AIB die Mittel mit dem Ziel von möglichst verstetigter Gebühren. Die über die letzten 10 Jahre eingesetzten Mittel decken den nötigen Werterhalt ab.

TBA: Vgl. Antwort 2.

4 Wie hoch ist die Differenz zwischen den für den anerkannten Werterhalt von Hoch- und Tiefbau notwendigen und den tatsächlich getätigten Ausgaben während der letzten 10 Jahre (Investitionsstau)?

HBA: Die Differenz ist auf den ersten Blick marginal, über einen Zeitraum von 10 Jahren wird dies jedoch relevant. Die Differenz für den Unterhalt der Liegenschaften ohne Sekundarschulen (die per Sommer 2011 neu zu Kanton gekommen sind) beträgt rund CHF 80 -100 Mio. in den letzten zehn Jahren.

Demgegenüber wurde die Massnahme BUD-4 Entlastungspaket 12/15 Reduktion des Aufwandes für Instandhaltung in den Bereichen Gebäude, Umgebung und Gebäudetechnik um 10% beschlossen.

Die Hintergründe dieser Massnahme EP 12/15 bilden Verwaltungsneubauten mit Senkung und nachhaltiger Einsparung von Infrastrukturkosten bei Arbeitsplätzen. Die Verwaltung des Kantons BL ist suboptimal untergebracht. Das Hochbauamt hat in der Strategie für ein Flächenmanagement (2007) aufgezeigt, dass durch eine Konzentration der Verwaltung in Zentren die Kosten für die Infrastruktur gesenkt werden können.

Der markantere Investitionsstau liegt allerdings bei den Sekundarschulanlagen vor. Der Zustand dieser Liegenschaften variiert auf Grund der Möglichkeiten und Einsatz von Finanzmitteln der Gemeinden für den notwendigen kontinuierlichen Unterhalt in der Vergangenheit. Seit der Übernahme der Sekundarschulanlagen durch den Kanton (per 1. August 2011) wurde zur Abdämpfung des aufgestauten Unterhalts ein spezielles Konto für die Instandsetzung der Sekundarschulanlagen eingerichtet. Es zeichnet sich nach heutigem Wissen ab, dass CHF 150 - 200 Mio. aufgrund des aufgestauten Unterhalts der Schulen (aus deren Zeit bei den Gemeinden) investiert werden müssen.

Bisher sind für den Unterhalt lediglich vorgesehen:

- CHF 3 Mio. pro Jahr für Instandsetzung (Globalkredit Konto 9910) im Investitionsprogramm;
- CHF 4 Mio. pro Jahr für Instandhaltung Bau und Technik in der Erfolgsrechnung.

Zur Zeit ist auch der Personalbestand auf dieses an sich erheblich zu niedrige Werterhaltungsniveau ausgerichtet.

AIB: Im AIB konnten dank Spezialfinanzierung alle nötigen Werterhaltungen ausgeführt werden. Es besteht kein Investitionsstau.

TBA: Die jährlich benötigten Mittel für den Erhalt der Kantonsstrassen betragen ca. CHF 45 Mio. (1.8 % von CHF 2.5 Mia.). Seit 2006 stehen uns, gemäss RRB Nr. 1385 vom 5. September 2006, Summen fast in dieser Höhe zur Verfügung. Wir haben jedoch aus den Vorjahren einen "Investitionsstau" in der Höhe von ca. CHF 150 Mio.

Die jährlich benötigten Mittel für die Gewässer betragen ca. CHF 1.9 Mio. (1.8% von CHF 107 Mio.). Im Budget 2012 stehen uns Summen in ungefähr dieser Höhe zur Verfügung. Wir haben jedoch aus den Vorjahren einen "Investitionsstau" in der Höhe von ca. CHF 3 Mio.

In den oben erwähnten Zahlen sind die Massnahmen aus dem Entlastungspaket nicht enthalten. Inwieweit diese Vorgaben Auswirkungen auf die Erhaltungsmassnahmen der Strassen und Gewässer haben, kann im heutigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden.

5 Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass Baselland nur dann eine nachhaltige Finanzpolitik betreibt, wenn durch Einnahmen neben allen anderen Ausgaben und Investitionen auch die für den Erhalt der langfristig einwandfreien Funktionsfähigkeit notwendigen Ausgaben und Investitionen im Hoch- und Tiefbauten getätigt werden?

Bau, Betrieb und Unterhalt, sowohl Instandhaltung als auch Werterhaltung, sind eine der Kernaufgaben des Kantons Basel-Landschaft. Ohne die Aufrechterhaltung der Infrastruktur ist ein funktionierendes Gesellschafts- und Wirtschaftsleben in der aktuellen Form stark in Frage gestellt. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat bei der Priorisierung der Investitionsvorhaben alle Projekte für Werterhaltung und Wertwiederherstellung sehr hoch priorisiert.

Auch im Rahmen der strategischen Priorisierung der für den Finanzplan angemeldeten Vorhaben geniessen die Werterhaltungsvorhaben einen relativ hohen Prioritäts-Status, was leider zur Zeit mangels ausreichend zur Verfügung stehender Mittel nicht automatisch die sofortige Realisierung garantiert. Der Regierungsrat teilt somit die formulierte Ansicht, auch wenn dies zur Zeit nicht vollkommen im gewünschten Ausmass umgesetzt werden kann.

6 Teilt der Regierungsrat weiter die Meinung, dass der im Kanton vorhandene Investitionsstau im Hoch- und Tiefbau eine Verpflichtung darstellt, welche die Kantonsfinanzen künftig belasten wird, was einer Schuld gleichkommt?

Der Investitionsstau besteht ganz grob unterteilt aus drei Blöcken:

- a) Werterhaltung/Wertwiederherstellung: Die Lücke zwischen den aus bau-, betriebs- und sicherheitstechnischer Optik notwendigen Massnahmen und den tatsächlichen Möglichkeiten der Realisierung kann durchaus als Schuld in die Zukunft bezeichnet werden.
- b) Alle bereits vom Landrat beschlossenen Vorhaben, soweit deren Realisierung aus finanziellen Gründen verschoben werden muss, sind ebenfalls als eine Schuld in die Zukunft aufzufassen.
- c) Alle Vorhaben, die bereits in Diskussion sind, aber noch nicht vom Landrat beschlossen worden sind, müssen als Zukunftspläne, nicht aber als Schuld aufgefasst werden.

Somit kann der Regierungsrat die Auffassung partiell teilen.

Es sei grundsätzlich daran erinnert, dass nicht alle Investitionen in der Investitionsrechnung abgebildet bzw. abgewickelt werden. Die Investitionen in den öffentlichen Verkehr (Trasseebauten, Haltestellen) werden nach Bundesrecht (Eisenbahngesetz) abgewickelt. Die Konzessionierten Transportunternehmen (KTU) sind demnach Eigentümer und Investor; der Kanton bezahlt a fonds perdu - Beiträge an diese langjährig nutzbaren Bauwerke. Diese werden (zur Zeit) über die Erfolgsrechnung abgewickelt.

Zudem fallen Rollmaterialbeschaffungen der KTU ins Gewicht. Zwar beschaffen diese das Rollmaterial selbst, im Nachgang steigen allerdings die Betriebskosten aufgrund des zusätzlichen Kapitaldienstes.

7 Wie hoch schätzt der Regierungsrat den derzeitigen gesamten Investitionsstau im Hoch- und Tiefbau in Baselland?

Nach Regierungsratsbeschluss vom 25. Oktober 2011 sind Projekte im Umfang von CHF 1.75 Mia. zur Aufnahme ins Investitionsprogramm beschlossen. Weitere Projekte mit geschätztem Aufwand von rund CHF 500 Mio. mussten vorerst posteriorisiert werden. Weitere Vorhaben wurden angemeldet, konnten aber noch nicht mit Projektaufwand in Franken beziffert werden.

Hinzu kommen Projekte im öffentlichen Verkehr, Wiederherstellungen, Sanierungen wie auch Ausbauten, welche aktuell schwer abschätzbar sind. Es müsste sich im Betrachtungszeitraum des Investitionsprogrammes (bis 2021) um einige hundert Millionen Franken handeln. Dabei ist bei den posteriorisierten Vorhaben noch nicht nach notwendigen und wünschbaren Investitionen unterschieden.

8 Ist der Regierungsrat bereit aufzuzeigen, wie hoch das Investitionsvolumen sein darf, damit die Neuinvestitionen die Erneuerungs- und Instandsetzungsinvestitionen nicht verdrängen, d.h. dass letztere innerhalb des Finanzplans (innerhalb der gebundenen Vorhaben) noch finanzierbar sind?

In der Strategie des Regierungsrates und der Prioritätensetzung des Investitionsprogramms wird zur Zeit ein angemessener Werterhalt der Liegenschaften im Verwaltungsvermögen sicher gestellt. Grundsätzlich muss man sich aber von der Vorstellung lösen, dass man eine absolute Zahl als Grenze des Verkräftbaren definieren kann. Folgende Faktoren sind zu berücksichtigen und je nach Priorisierung ist der Projektmix zu beurteilen:

- Grundsätzlich ist immer zu betrachten, wer an die Realisierung und/oder an die Folgekosten eines Investitionsprojektes mitinvestiert z.B. Bund, andere Kantone, Dritte.
- Bei den Projekten, die Totalsanierungen zum Inhalt haben, sind die Folgekosten relativ einfach zu berechnen: Es gibt keine zusätzlichen Betriebs- und Werterhaltungskosten, der Kapitaleinsatz lässt sich aufgrund von angenommenen Investitionen und Zeitpunkt der Inbetriebnahme rechnen.
- Bei Vorhaben mit Erweiterungscharakter ist bereits häufig nicht mehr klar erkennbar, wie sich insbesondere die zusätzlichen Betriebskosten entwickeln; der Kapitaleinsatz lässt sich aufgrund von angenommenen Investitionen und Zeitpunkt der Inbetriebnahme rechnen.
- Schliesslich ist man bei neuen Vorhaben auf die Angaben der Besteller über künftige zusätzliche Betriebskosten angewiesen, damit eine plausibilisierte Aussage zu den Folgekosten insgesamt möglich ist.
- Einen wesentlichen Einfluss hat die Werterhaltung, welche einen kontinuierlichen jährlichen Anstieg verursacht. Der Anteil der Werterhaltung nimmt in Anbetracht unseres überalterten Immobilienportfolios weiterhin zu. Der Kapitaleinsatz lässt sich aufgrund von angenommenen Investitionen und Zeitpunkt der Inbetriebnahme rechnen.
- Es ist in Erinnerung zu halten, dass mit der Übernahme der Sekundarschulbauten und -anlagen das zu betreuende Hochbauvolumen um rund + 60% zunimmt. Es handelt sich zu einem grossen Teil um "ältere" Gebäude in sehr unterschiedlichem Zustand. Beides, Alter und Zustand, weisen nebst dem erweiterten Volumen auf weiter ansteigenden Betriebs- und Werterhaltungsaufwand hin. Immerhin wurden andere Aufgaben mit entsprechendem Aufwand an die Gemeinden übertragen. Daher stehen nun die notwendigen Mittel für die übernommenen Schulbauten per definitionem zur Verfügung.
- Generell steigt das derzeit sehr tiefe Niveau der Abschreibungen mit fortschreitender Investitions-Dauer. Wie schon beim alten Rechnungslegungsmodell erkannt und aufgezeigt, werden die Abschreibungen gelegentlich das Niveau einer theoretischen, verstetigten Netto-Investition erreichen. Das zeitliche Eintreffen hängt von Realisierung und Inbetriebnahme der einzelnen Objekte ab.

9 Ist der Regierungsrat bereit, die Höhe des Investitionsstaus des Verwaltungs- und Finanzvermögens künftig im Rahmen von Finanzplan, Budget und Jahresabschluss jeweils nachvollziehbar auszuweisen?

Die Investitionsplanung wird jährlich überarbeitet und im Rahmen des Finanzplanes (und Budgets) dem Landrat vorgelegt. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass die jährliche Überarbeitung dieses mittel- bis langfristigen Planungsinstrumentes eine vernünftige Lösung darstellt. Ein zusätzlicher halbjährlicher Ausweis im Rahmen des Jahresabschlusses erachtet der Regierungsrat als nicht zweckmässig.

Im aktuellen Investitionsprogramm wurden grosse Fortschritte erzielt, indem die Projekte priorisiert und posteriorisiert und die Investitionsvorhaben in "Schichten" transparent dargestellt worden sind. Der Regierungsrat ist bestrebt, die Nachvollziehbarkeit der Investitionplanung und deren Darstellung weiter zu verbessern.

10 Ist der Regierungsrat bereit, im nächsten Finanzplan konkret aufzuzeigen, welche Massnahmen ergriffen werden müssen, um den aktuellen Investitionsstau des Verwaltungsvermögens innert der nächsten 10 Jahren zu beseitigen?

Es wurden bereits konkrete Massnahmen ergriffen. Einerseits werden Investitionsvorhaben im Rahmen der Planung konsequent auf der Basis inhaltlicher Überlegungen und der folgenden Grundsätze priorisiert:

1. Projekte, die in Ausführung sind können nicht mehr abgebrochen werden. Sie sind prioritär.
2. An Werterhaltung, Wertwiederherstellung und Gewährung der Sicherheit unserer Infrastruktur als Kernaufgabe des Kantons führt kein Weg vorbei. Diese Projekte sind ebenfalls prioritär.
3. Projekte, deren Folgekosten durch Dritte (andere Kantone, Bund oder Gebührenzahlerinnen und -zahler), getragen werden, sind aus finanzieller Optik prioritär.
4. Bei Investitionsprojekten, die durch Staatsverträge gebunden sind, steht die Erfüllung der Verpflichtung im Vordergrund. (FHNW, Uni).
5. Zusätzliche neue Investitionsvorhaben können nur im Umfang der nach Abzug der für diese Investitionen noch zur Verfügung stehenden Mittel angegangen werden.

11 Ist der Regierungsrat bereit, wirksame Massnahmen für eine in diesem Sinne nachhaltige langfristige Finanzpolitik konkret vorzuschlagen?

Der Investitionsstau ist gross. Aufgrund der vorliegenden Bestellungen übersteigt er in Höhe und Terminierung die Möglichkeiten des Kantons, Investitionen zu finanzieren.

Der Regierungsrat hat im Rahmen des Strategieprozesses auch den Planungs- und Priorisierungsprozess betreffend Investitionen überprüft und modifiziert. Die neuen Vorgaben wurden am 15. Mai 2012 beschlossen und sind in Kraft.

Im Anschluss an die Priorisierung des Investitionsprogramms 2013 bis 2021 kann der Regierungsrat der Finanzkommission ein aktualisiertes, priorisiertes Investitionsprogramm 2013 – 2021 vorstellen (im Sinne einer nachhaltigen Finanzpolitik).

Liestal, 5. Juni 2012

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Zwick

Der Landschreiber: Achermann