



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** **Verpflichtungskredit 2014 - 2017 für die Werterhaltung der Kantonsstrassen**

Datum: 13. August 2013

Nummer: 2013-271

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](#)

---



2013/271

**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

**Verpflichtungskredit 2014 - 2017 für die Werterhaltung der Kantonsstrassen**

Vom 13. August 2013

## 1. Zusammenfassung

Im Rahmen der rollenden Mehrjahresplanung und vor dem Hintergrund von weiteren Entlastungsmassnahmen hat das Tiefbauamt als weitere Möglichkeit die 4-Jahresbudgetierung für den Strassenunterhalt erkannt, um die vorhandenen Mittel wirtschaftlicher einzusetzen und damit wesentlich mehr erreichen zu können. Dabei sind auch Verbesserungen für die Gemeinden und Werke (EBL, EBM, BKW, Swisscom, IWB etc.) absehbar, da diese bei gemeinsamen Projekten mit dem Kanton eine klar definierte Vorlaufzeit für die eigene Planung, Projektierung und Budgetierung erhalten (z.B. Projekte für Werkleitungen in der Kantonsstrasse).

Für die 4-Jahresbudgetierung werden dem Landrat je ein Verpflichtungskredit von CHF 116 Mio. für die Werterhaltung der Kantonsstrassen (Instandsetzung und Korrektion) und von CHF 36 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt beantragt (ohne Hochleistungsstrassen). Mit dem Abweichen von der bisherigen Jährlichkeit kann auf der Grundlage des aktuellen Leistungsauftrags insbesondere bei Werterhaltungsprojekten ohne Erhöhung der bisherigen jährlichen Tranchen insgesamt mit einer zusätzlichen Ausschöpfung von ca. CHF 4 - 8 Mio. (3.5 - 7.0%) oder jährlich von ca. CHF 1 - 2 Mio. gerechnet werden. Damit kann der heutige Investitionsrückstand bei den Kantonsstrassen (ohne Hochleistungsstrassen) von ca. 150 Mio. Fr. bei gleichbleibenden Ausgaben längerfristig zumindest zu einem kleinen Teil abgebaut werden.

Beim bisherigen Vorgehen für die Werterhaltung der Kantonsstrassen werden die einzelnen Schritte für die Planung, Projektierung und Ausführung der Bauarbeiten pro Kalenderjahr ausgeschrieben und ausgeführt, damit die Jährlichkeit eingehalten werden kann. Dadurch werden die Projekte für die Werterhaltung ohne jeglichen weiteren bautechnischen Anlass unnötig zeitlich in die Länge gezogen, binden mehr Personalressourcen und verteuern sich. Diese Sachlage ist nicht optimal, da dadurch das Prinzip der dualen Erhaltungsstrategie erheblich eingeschränkt wird. Dabei entstehen nicht nur künftig erhöhte Werterhaltungskosten, sondern auch noch zusätzliche Kosten für Provisorien und die zwischenzeitlich dringend notwendigen Reparaturen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit bzw. zur Verhinderung von Werkeigentümerhaftungsrisiken.

Künftig sollen die Arbeiten jeweils über das ganze Jahr verteilt ausgeführt werden. Damit werden einerseits die bisherigen Auslastungsspitzen bei den Planungsbüros und Bauunternehmen gebrochen und die Auslastung ausgeglichener. Somit wird mit einer weiteren Verkürzung der Abläufe die Wirtschaftsoffensive aktiv unterstützt. Andererseits kann die massive Häufung der Strassenbaustellen in den Sommermonaten vermindert werden, was sich auf den Verkehrsfluss und die Gefahren für ÖV, MIV und Langsamverkehr positiv auswirkt.

**1.1. Inhaltsverzeichnis**

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Grundlagen	4
3.	Ausgangslage	4
3.1.	Beträchtliche Kostenoptimierung möglich	4
3.2.	Einbindung in die Mehrjahresplanung	5
3.3.	Zustand der Kantonsstrassen	5
3.4.	Aktuelle Rahmenbedingungen	5
3.5.	Bisheriges Vorgehen bei der Werterhaltung und Wertwiederherstellung	7
3.6.	Alternativen	7
4.	Künftige Situation	7
4.1.	Verpflichtungskredite 2014 - 2017	7
4.2.	Die Wirtschaftlichkeit	8
4.3.	Budgetierung und Berichterstattung	9
4.4.	Erhaltungsmanagement	9
4.5.	Auslösung der einzelnen Projekte Instandsetzung und Korrektur	9
5.	Kosten und Finanzierung	10
6.	Parlamentarische Vorstösse	10
7.	Antrag	11

## 2. Grundlagen

Aufgrund einer Empfehlung der GPK hat der Regierungsrat mit RRB Nr. 0840 vom 14. Mai 2013 die Bau- und Umweltschutzdirektion beauftragt, die Einführung eines 4-Jahresbudgets im Bereich Strassenunterhalt des TBA zu prüfen. Dabei kam die Bau- und Umweltschutzdirektion zum Schluss, dass vor allem aus Gründen der Wirtschaftlichkeit im Bereich des Strassenwerterhalts (Instandsetzung, Korrektur, Unterhalt) ein 4-Jahresbudget sehr sinnvoll ist und deshalb eingeführt werden soll.

Daraufhin hat der Regierungsrat am 9. Juli 2013 die Bau- und Umweltschutzdirektion beauftragt, ihm bis zur Sitzung vom 13. August 2013 für den Werterhalt der Kantonsstrassen den Entwurf einer Landratsvorlage für die Einführung eines 4-Jahresbudgets 2014 - 2017 zu unterbreiten (RRB Nr. 1257).

Im Weiteren ist die Regierung mit der Überweisung des Postulats [2012-365](#) "Weg vom sturen Jahresbudget" von Landrätin Marianne Hollinger, FDP, durch den Landrat am [30. Mai 2013](#) beauftragt worden, die Frage von mehrjährigen Budgetposten für überjährige und wiederkehrende Projekte - und damit eine Flexibilisierung bei überjährigen Projekten - zu prüfen und dem Landrat darüber Bericht zu erstatten.

## 3. Ausgangslage

### 3.1. Beträchtliche Kostenoptimierung möglich

Die Möglichkeiten für Kostenoptimierungen bei der Werterhaltung der Kantonsstrassen sind mit den seit 2006 umgesetzten Standards Verkehrsinfrastruktur mit den aktuellen Rahmenbedingungen ausgeschöpft. Mit dem Abweichen vom starren Korsett des Jahresbudgets bzw. von der Jährlichkeit bei kleineren und mittleren Projekten der Instandsetzung und der Korrektur und dem Übergang zu einem Verpflichtungskredit für 4 Jahre sind jedoch noch beträchtliche Kostenoptimierungen möglich. Beim baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen (ohne die Hochleistungsstrassen) sind die finanziellen Verbesserungsmöglichkeiten bescheidener (z.B. bei der Anschaffung von Maschinen und Geräten sowie beim Wegfall von Provisorien, um die Jährlichkeit einhalten zu können).

Die Kürzung der Investitionsausgaben für Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen auf das gegenwärtige Minimum von rund 1% ihres Wiederbeschaffungswertes hat nicht nur zu Substanzverlust und Investitionsrückstand geführt, sondern in der Sorge um eine Verbesserung der Situation auch klar gemacht, dass mit flexibleren Rahmenbedingungen durch ein 4-Jahresbudget aus den zurzeit vorhandenen minimalen Mitteln mehr Werterhalt geschaffen werden kann. Zudem sind auch Verbesserungen für die Gemeinden und Werke (EBL, EBM, BKW, Swisscom, IWB etc.) absehbar, da diese bei gemeinsamen Projekten mit dem Kanton eine längere Vorlaufzeit für die eigene Planung, Projektierung und Budgetierung erhalten (z.B. Projekte für kommunale Werkleitungen in der Kantonsstrasse). Gleichzeitig steigt auch die Planungs- und Ausführungssicherheit aller Beteiligten.

### 3.2. Einbindung in die Mehrjahresplanung

Der Regierungsrat hatte im Hinblick auf die Budgetierung 2013 die Investitionsausgaben für das Jahr 2013 und das Investitionsprogramm für die Planjahre 2014 bis 2022 beschlossen (vgl. Vorlage [2012-086](#)). Dabei wurde festgehalten, dass Projekte für die Werterhaltung (Instandsetzung und Korrektur) der bestehenden Infrastrukturanlagen Vorrang haben. Bis 2019 sind im Investitionsprogramm 2014 - 2023 für Projekte zur Werterhaltung (Instandsetzung und Korrektur) der Kantonsstrassen jährlich CHF 29 Mio. eingestellt.

Diese Mittel werden gesamthaft für verschiedene Instandsetzungs- und Korrekturprojekte der Kantonsstrassen eingesetzt, sind jedoch an die Jährlichkeit gebunden und bewirken damit, dass viele Projekte nur mit Unterbrüchen umgesetzt werden können. Grundlage für die einzelnen Projekte ist eine rollende Mehrjahresplanung, welche sich nach den periodischen Zustandsaufnahmen der Kantonsstrassen richtet.

Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen sind in der Finanzplanung nach den letzten Kürzungsmassnahmen (z.B. eingeschränkter Winterdienst) jährlich noch CHF 9 Mio. eingestellt.

### 3.3. Zustand der Kantonsstrassen

70% der Kantonsstrassen sind über 30 Jahre alt und müssen in den nächsten Jahren saniert werden, damit die Befahrbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden weiterhin gewährleistet werden kann. Insbesondere betroffen sind dabei ÖV und Veloverkehr.

### 3.4. Aktuelle Rahmenbedingungen

Zum Bereich Strassenunterhalt im Jahresbudget des TBA zählen in der Erfolgsrechnung der jährliche Sachaufwand für den baulichen und betrieblichen Unterhalt sowie in der Investitionsrechnung die jährlichen Ausgaben für die Instandsetzung und für die Korrektur der Kantonsstrassen.

Tabelle 1 Aufwand für Betrieb und Unterhalt sowie Ausgaben für Werterhaltung und Wertwiederherstellung in CHF Mio. (ohne Hochleistungsstrassen):

	B 13	R 12	B 12	R 11	B 11
Baulicher und betrieblicher Unterhalt/Konto 31410000	9.0	8.0	9.0	7.5	8.8
Instandsetzung Kantonsstrassen Konto 50100010	19.0	16.7	19.0	14.8	19.0
Korrektur Kantonsstrassen Konto 50100010	10.0	12.4	10.0	11.9	12.0
Total	38.0	37.1	38.0	34.2	39.8

Die verschiedenen kleineren und mittleren Projekte für die Werterhaltung (Instandsetzung und Korrektur) werden ohne Verpflichtungskredite mit den jeweiligen Jahresbudgets der Investitionsrechnung durchgeführt. Für die Inanspruchnahme dieser jährlichen Budgetkredite werden die einzelnen Projekte in der ersten Vorprojektphase durch das Tiefbauamt bei der Direktionsvorsteherin angemeldet und nach der Freigabe weiterbearbeitet. Im vorgesehenen

Realisierungsjahr informieren jeweils der Kantonsingenieur und der Strasseninspektor die Bau- und Planungskommission des Landrates.

Der Aufwand für den **baulichen und betrieblichen Unterhalt** (Konto 31410000, ohne die Hochleistungsstrassen) ist nur bedingt genau planbar, da er auch durch nicht beeinflussbare Faktoren wie z.B. besondere Ereignisse oder unterschiedliche Winterverhältnisse von Jahr zu Jahr grösseren Schwankungen ausgesetzt ist. Am stärksten werden Abweichungen durch den Aufwand im Winterdienst verursacht. Obwohl derartige Abweichungen gut begründet sind, führen sie immer wieder zu Diskussionen im Landrat.

Bei den Projektausgaben für die **Werterhaltung** (Instandsetzung und Korrektion) wird die Planbarkeit durch die Anwendung des Jährlichkeitsprinzips beeinträchtigt. Zunächst werden die einzelnen Projekte auf der Grundlage eines jährlich überprüften und angepassten Mehrjahresprogramms über die nächsten zehn Jahre gestartet. Kleinere Projekte werden meist mit vier, grössere mit sechs jährlichen Projektschritten abgewickelt. Die einzelnen Bauetappen können jeweils erst nach dem Budgetbeschluss des Landrats ausgelöst werden, da jede in sich innerhalb des Budgetjahres abgeschlossen werden muss, auch wenn es wesentlich effizienter und kostengünstiger wäre, die einzelnen Etappen in einem umfassenden Bauprogramm mit Etappen übergreifenden Arbeiten ohne Unterbruch und ohne Rücksicht auf die Jährlichkeit realisieren zu können.

Mit der Einhaltung der Jährlichkeit konzentrieren sich letztlich die Auslösung von Projektschritten auf den Jahresanfang, die Submissionsverfahren und Arbeitsvergaben auf das Frühjahr sowie der Beginn der Baustellen auf das zweite Quartal. Zudem wird bei Instandsetzungsabschnitten mit mehreren Etappen (z.B. aktuell die St. Jakob-Strasse in Muttenz) die Bauzeit durch die jährlichen Unterbrüche verlängert statt möglichst kurz gehalten. Damit werden auch die verschiedenen Belastungen für die Umgebung der Baustellen (z.B. Gewerbebetriebe, Wohngebiete) und die Behinderungen des Verkehrs (mit volkswirtschaftlichen Schäden durch Staus) zeitlich unnötig ausgedehnt.

Mit RRB Nr. 1385 vom 5. September 2006 betreffend Standards Verkehrsinfrastruktur (Kantonsstrassen) wurde anerkannt, dass der minimale Mittelbedarf für die nachhaltige Erhaltung der Kantonsstrassen pro Jahr ca. CHF 25 - 30 Mio. beträgt. Diese Investitionen sind seither im Investitionsprogramm mit Vorrang berücksichtigt und werden mit den jeweiligen Jahrestanchen als gesamten Budgetkredit für Projekte zur Instandsetzung und Korrektion von Kantonsstrassen eingesetzt. Der Betrag entspricht ca. 1% des Wiederbeschaffungswertes der Kantonsstrassen (ohne Hochleistungsstrassen). Verglichen mit dem langfristig erforderlichen mittleren Erfahrungswert von 1.5% (vom Wiederbeschaffungswert) konnten zwar die geplanten Investitionsausgaben in diesem Bereich innerhalb von 10 Jahren grob geschätzt um rund 100 Mio. CHF gekürzt werden, ohne die Verkehrssicherheit und die Funktion des Strassennetzes allzu stark zu gefährden. Dieses Vorgehen führt jedoch über die Jahre zu einem weiteren Substanzverlust und entsprechendem Investitionsrückstand.

Für den optimalen Einsatz der vorhandenen Investitionsmittel verfolgt das Tiefbauamt seit 2006 die **duale Erhaltungsstrategie**

- „schlechte Substanz“ soll in jährlich finanzierbaren Tranchen grundlegend erneuert werden.
- „gute Substanz“ wird nach der etablierten Methode des Managements der Strassenerhaltung sparsam instand gehalten.

Mit der dualen Erhaltungsstrategie hat das Tiefbauamt bisher mehrheitlich gute Erfahrungen gemacht. Allerdings: Auch bei regelmässig ausreichendem Werterhalt erreicht ein Bauwerk voraussehbar definiert das Ende seiner technischen Lebensdauer. Dies bedeutet, dass ein derartiges Objekt eine Totalerneuerung benötigt, will man dieses auch in Zukunft weiter bestimmungsgemäss betreiben können. Der zeitliche Spielraum ist dann auf jeden Fall nicht mehr gross.

Die überarbeiteten Standards Verkehrsinfrastruktur (Kantonsstrassen) führten zu einer Kostenoptimierung. Neben den Anpassungen der Baustandards wurden auch die Projektdurchlaufzeiten verbessert. Mit der Verkürzung und Verbesserung der Projektdurchlaufzeiten erkennt nun das Tiefbauamt die Jährlichkeit der finanzierten Tranchen als zu enges Korsett, um weitere Kostenoptimierungen zugunsten der Werterhaltung und Wertwiederherstellung erzielen zu können.

### **3.5. Bisheriges Vorgehen bei der Werterhaltung und Wertwiederherstellung**

Damit die Jährlichkeit eingehalten werden kann, werden die einzelnen Planungsschritte pro Kalenderjahr ausgeschrieben und ausgeführt. Dasselbe gilt für die Ausführung der Bauarbeiten. Dadurch werden die Projekte für die Werterhaltung ohne jeglichen weiteren bautechnischen Anlass unnötig zeitlich in die Länge gezogen, binden mehr Personalressourcen und verteuern sich. Diese Sachlage ist nicht optimal, da dadurch das Prinzip der dualen Erhaltungsstrategie erheblich eingeschränkt wird. Dabei entstehen nicht nur künftig erhöhte Werterhaltungskosten, sondern auch noch zusätzliche Kosten für Provisorien und die zwischenzeitlich dringend notwendigen Reparaturen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit bzw. zur Verhinderung von Werkeigentümerhaftungsrisiken.

### **3.6. Alternativen**

Als Alternative bietet sich nur die Aufgabe der bisherigen unflexiblen Jährlichkeit bei der Realisierung von Werterhaltungsmassnahmen bei Kantonsstrassen an.

## **4. Künftige Situation**

### **4.1. Verpflichtungskredite 2014 - 2017**

Zusammen mit der Genehmigung des Budgets 2014 durch den Landrat wird für die Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen auf der Grundlage des Finanzplans für die Jahre 2014 - 2017 ein Verpflichtungskredit von CHF 116 Mio. sowie ein Verpflichtungskredit von CHF 36 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen beantragt. Die Kreditbeträge sind immer ohne Anteile für die Hochleistungsstrassen, da diese vom Bund übernommen werden sollen.



Der eine Verpflichtungskredit basiert auf dem bisherigen minimalen Mittelbedarf für kleinere und mittlere Instandsetzungs- und Korrektionsprojekte, ermöglicht aber wegen des Wegfalls der Jährlichkeit, den heutigen Substanzverlust etwas zu verringern, weil die Mittel wirtschaftlicher eingesetzt werden können. Er entspricht den bisherigen zwei jährlichen Budgetkrediten von CHF 10 Mio. für die Korrektur und CHF 19 Mio. für die Instandsetzung der Kantonsstrassen, hochgerechnet auf die vier nächsten Jahre ab 2014. Für die einzelnen Jahre sind sie bereits budgetiert bzw. im Finanzplan eingestellt. Es werden somit nicht mehr Mittel beantragt, als in der Vergangenheit schon bewilligt worden sind.

Der zweite Verpflichtungskredit für den baulichen und betrieblichen Unterhalt entspricht ebenfalls den aktuellen Beträgen der Jahresbudgets, welche für die Jahre 2014 - 2017 hochgerechnet sind. Die aktuellen Beträge der Jahresbudgets sind im Rahmen der Sparmassnahmen 2010 für die Bereiche baulicher Unterhalt sowie Winterdienst bereits gekürzt worden. Es wird somit auch hier nicht mehr beantragt, als in der Vergangenheit schon bewilligt worden ist.

#### **4.2. Die Wirtschaftlichkeit**

Mit dem Verpflichtungskredit von CHF 116 Mio. für die Jahre 2014 - 2017 kann aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit den jährlichen Budgetkrediten bei der Instandsetzung und Korrektur erheblich mehr erreicht werden, wenn mit einem Gesamtkredit über 4 Jahre gearbeitet und von der bisherigen Jährlichkeit abgewichen wird. Auf der Grundlage des aktuellen Leistungsauftrags kann insgesamt mit einer zusätzlichen Ausschöpfung von ca. CHF 4 - 8 Mio. (3.5 - 7.0%) oder jährlich von ca. CHF 1 - 2 Mio. gerechnet werden. Einsparpotenzial bzw. Potenzial für zusätzliche Ausschöpfung wurde in folgenden Bereichen erkannt:

- Ausschreibung von ganzen Projektabschnitten anstelle von 2 - 4 jährlichen Bauetappen.
- Vermehrte Ausschreibung der Planeraufträge für ganze Projektabschnitte.
- Verkürzung der Projektierungs- und Ausführungsdauer, was zu mehr Planungssicherheit und damit zu beständigeren Kosten führt.
- Mit der Verkürzung der Abläufe können durch zeitgerechte bauliche Massnahmen die Kosten des Werterhaltes vermindert werden.
- Synergien mit den Gemeinden und den verschiedenen betroffenen Werken können noch stärker genutzt werden, wenn über die Jahresdatumsgrenze gebaut werden kann (z.B. Entfall von Provisorien).
- Weniger jährlichkeitsbedingte Provisorien.
- Reduzieren von Projektrisiken durch eine Verkürzung der Verfahren.

Vorteile für alle Beteiligten (Kanton, Gemeinden, Werke, Planer und Bauunternehmen):

- Die Arbeiten werden jeweils über das ganze Jahr verteilt ausgeführt, damit werden die bisherigen Auslastungsspitzen bei den Planungsbüros und Bauunternehmen gebrochen und die Auslastung ausgeglichener.
- Die massive Häufung der Strassenbaustellen in den Sommermonaten nimmt ab, was sich auf den Verkehrsfluss und die Gefahren für ÖV, MIV und Langsamverkehr positiv auswirkt.
- Die Wirtschaftsoffensive wird mit einer weiteren Verkürzung der Abläufe aktiv unterstützt. Der entsprechende Werterhalt kann zeitgerecht ausgeführt werden. Damit steigt die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baselland.

- Der heutige Investitionsrückstand von ca. 150 Mio. Fr. kann bei gleichbleibenden Ausgaben längerfristig zumindest zu einem kleinen Teil abgebaut werden.

### **4.3. Budgetierung und Berichterstattung**

Wie bisher werden die einzelnen Jahrestanchen für die Instandsetzung und Korrektur sowie für den baulichen und betrieblichen Unterhalt in den Jahresbudgets eingestellt. Mit den Staatsrechnungen werden die getätigten Ausgaben und Aufwendungen ausgewiesen. Allfällige Abweichungen bei den einzelnen Jahrestanchen müssen innerhalb der Kreditperiode aufgefangen werden.

Zusätzlich zu den Staatsrechnungen wird jeweils ein separater und detaillierter Rechenschaftsbericht erstellt, der auch einen Soll-/Ist-Vergleich über die 4-Jahresperiode aufweist.

Im Rahmen der Budgetierung im Jahr 2017 soll auf der Grundlage der Finanz- und Investitionsplanung sowie der Rechenschaftsberichte die Vorlage mit den nächsten Verpflichtungskrediten für die Jahre 2018 - 2021 erfolgen. Mit der Staatsrechnung 2017 erfolgt die gesamthafte Abrechnung der vorliegend beantragten Kredite.

Auch bei der 4-Jahresbudgetierung behält der Landrat seine bisherigen Kompetenzen und Einflussmöglichkeiten, da bei der jährlichen Budgetierung der Jahrestanchen die landrätliche Steuerungsmöglichkeit vollauf erhalten bleibt. Solche mehrjährigen Verpflichtungskredite finden sich im übrigen auch seit längerem in anderen Bereichen wie dem ökologischen Ausgleich, dem Naturschutz im Wald und dem öffentlichen Verkehr (generelle Leistungsaufträge).

### **4.4. Erhaltungsmanagement**

Durch die Erweiterung und Optimierung des zentral gesteuerten Erhaltungsmanagements wird erreicht, dass die Werterhaltung als prioritäres Ziel behandelt wird und die weiteren Bedürfnisse (z.B. Radstreifen, Lärmschutz, Verkehrsflussoptimierungen, Wasserbaumassnahmen im Kantonsstrassenbereich etc.) zeitlich mit den Werterhaltungsprojekten optimal koordiniert werden können. Somit werden auch mit dieser Massnahme die finanziellen Mittel gezielter eingesetzt.

### **4.5. Auslösung der einzelnen Projekte Instandsetzung und Korrektur**

Wie bisher werden die einzelnen Projekte durch die rollende Mehrjahresplanung des Tiefbauamts bestimmt und der Bau- und Umweltschutzdirektion zur Freigabe angemeldet. Ebenso soll weiterhin die Bau- und Planungskommission des Landrats bei Bedarf regelmässig über die Realisierung der einzelnen Projekte informiert werden.

## 5. Kosten und Finanzierung

Die Verpflichtungskredite umfassen die einzelnen Jahrestanchen der Finanz- und Investitionsplanung von 2014 - 2017. Es entstehen daher keine zusätzlichen Kosten und Folgekosten. Dagegen kann durch das Abweichen vom bisherigen Jährlichkeitsprinzip für die Realisierung von Werterhaltungsmassnahmen im Kantonsstrassenbereich langfristig mit dem entsprechend verbesserten Mitteleinsatz ein Beitrag zur Reduktion des Investitionsrückstandes bei den Kantonsstrassen geleistet werden.

Die einzelnen Jahrestanchen von durchschnittlich CHF 19 Mio. für die Instandsetzung werden dem Konto 5010 0010 (Innenauftrag 700146), die einzelnen Tranchen von durchschnittlich CHF 10 Mio. für die Korrektur dem Konto 5010 0010 (Innenauftrag 700145) und die einzelnen Jahrestanchen von durchschnittlich CHF 9 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt werden dem Konto 3141 0000 und den entsprechenden Innenaufträgen belastet.

## 6. Parlamentarische Vorstösse

Postulat 2012-365 von Marianne Hollinger, FDP-Fraktion, "Weg vom sturen Jahres-Budget":

*Beim heute gültigen System im Kanton Basel-Landschaft ist die finanzielle Planbarkeit bei überjährigen oder wiederkehrenden Projekten wegen der Jahres-Budgetierung nicht gegeben. Dies im Gegensatz zum Bund, der generell 4-Jahres-Budgets kennt. Der Bund erwartet von den Kantonen, beispielsweise bei umfassenden Lärmschutzbauten, eine verbindliche Projekt- und Finanzierungsvereinbarung. Unser Kanton kann da aber, wegen fehlender Regelung, nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen mitmachen. Verschiedene Kantone kennen das System der "Mehrjährigkeit" von Budgetposten für überjährige und wiederkehrende Projekte bereits.*

*Wenn die Möglichkeit einer Mehrjahresbudgetierung bestünde, könnten beispielsweise auch die Gemeinden dank verbindlicher Zusagen vom Kanton viel früher die nötigen Planungs- und Projektierungskredite sprechen. Und ein frühzeitig koordiniertes Vorgehen spart Kosten für alle Beteiligten.*

*Auch für die Unternehmen wäre es eine Entlastung, wenn der Kanton nicht wie bisher die Ausschreibungen im stets gleichen, kurzen Zeitfenster über den Jahreswechsel auf den Markt werfen würde, sondern laufend entsprechende Aufträge oder Beschaffungen auslösen könnte. Dies hätte eine gewisse Verstetigung der Auftragseingänge bei den Unternehmen zur Folge. Übermässige Spitzenwerte von Frühjahr bis Herbst würden vermieden, zudem wäre auch die Auslastung der Betriebe über die Wintermonate erleichtert.*

*Darüber hinaus könnten von Verwaltungsseite laufend Einsparungsmöglichkeiten geprüft und den aktuellen zeitlichen und sachlichen Erkenntnissen angepasst werden.*

*Für alle Beteiligten, speziell für die Unternehmen, würde eine Mehrjährigkeit von Budgetposten für überjährige und wiederkehrende Projekte zu einer Verstetigung der Arbeit und zu einem Abbau von Hektik führen, die durch fixe Zeitfenster hervorgerufen wird.*

**Der Regierungsrat wird gebeten, die Frage von mehrjährigen Budgetposten für überjährige und wiederkehrende Projekte - und damit eine Flexibilisierung bei überjährigen Projekten - zu prüfen und dem Landrat darüber Bericht zu erstatten.**

Das Postulat ist mit Landratsbeschluss vom 30. Mai 2013 an die Regierung überwiesen worden. Durch die vorliegende Landratsvorlage dokumentiert der Regierungsrat seine

Bereitschaft, in entsprechend gearteten Sachbereichen dem Anliegen der Postulantin nachzuleben. Deshalb wird mit der Vorlage auch beantragt, das Postulat als erfüllt abzuschreiben.

## **7. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 13. August 2013

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Wüthrich

der Landschreiber: Achermann

## **Beilagen**

☞ Entwurf eines Landratsbeschlusses

## Landratsbeschluss

### über den Verpflichtungskredit 2014 - 2017 für die Werterhaltung der Kantonsstrassen

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Der Verpflichtungskredit von CHF 116 Mio. inkl. Mehrwertsteuer von derzeit 8 Prozent für die Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen 2014 - 2017 (ohne H-Strassen) wird beschlossen. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2013 sowie Erhöhungen der Mehrwertsteuer werden bewilligt.
  2. Der Verpflichtungskredit von CHF 36 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen 2014 - 2017 (ohne H-Strassen) wird beschlossen. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2013 sowie Erhöhungen der Mehrwertsteuer werden bewilligt.
  3. Dem Landrat ist jährlich mit der Staatsrechnung detailliert über die getätigten Ausgaben aus dem Verpflichtungskredit zu berichten.
  4. Das Postulat [2012-365](#) von Marianne Hollinger, FDP-Fraktion, "Weg vom sturen Jahresbudget", wird als erfüllt abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

der Landschreiber: