

## Vorlage an den Landrat

---

Titel: **Werterhaltung der Kantonsstrassen; Verpflichtungskredit  
2018 - 2021**

Datum: 21. Februar 2017

Nummer: 2017-077

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](#)

---

**Vorlage an den Landrat**

**2017/077**

**Werterhaltung der Kantonsstrassen; Verpflichtungskredit 2018 - 2021**

vom 21. Februar 2017

## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Mit dem Verpflichtungskredit 2014 - 2017 (LRV 2013/271, LRB 1573 vom 14. November 2013) konnte die angestrebte zusätzliche Ausschöpfung von ca. CHF 6 Mio. (ca. 5%) oder jährlich ca. CHF 1.5 Mio. erreicht werden. Damit kann der heutige Investitionsrückstand bei den Kantonsstrassen (ohne Hochleistungsstrassen) von ca. CHF 150 Mio. bei gleichbleibenden Ausgaben längerfristig zumindest zu einem kleinen Teil abgebaut werden. Gleichzeitig konnte eine zeitliche Verkürzung der einzelnen Projekte erreicht werden. Dies führt zu mehr Projektstabilität und einer Reduktion der Bauzeit auf den Verkehrsachsen.

Für die 4-Jahresbudgetierung werden dem Landrat je ein Verpflichtungskredit von CHF 116 Mio. für die Werterhaltung der Kantonsstrassen (Instandsetzung und Korrektur) + CHF 20 Mio. für erhöhte Entsorgungskosten infolge neuer Bundesvorschriften und von CHF 36 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt beantragt (ohne Hochleistungsstrassen). Mit dem Abweichen von der Jährlichkeit kann auf der Grundlage des aktuellen Leistungsauftrags insbesondere bei Werterhaltungsprojekten ohne Erhöhung der bisherigen jährlichen Tranchen insgesamt ein zusätzlicher Werterhalt von ca. CHF 4 - 8 Mio. (3.5 - 7.0%) oder jährlich von ca. CHF 1 - 2 Mio. gerechnet werden. Damit konnte der heutige Investitionsrückstand von ca. CHF 150 Mio. bei den Kantonsstrassen (ohne Hochleistungsstrassen) auf ca. CHF 144 Mio. bei gleichbleibenden Ausgaben längerfristig zumindest zu einem kleinen Teil abgebaut werden.

Das Reduzieren der Bauprojekte auf das Funktionale hat zur Folge, dass ein Paradigmenwechsel stattfindet. Normen, die der baulichen und betrieblichen Sicherheit dienen, werden umgesetzt, Weitergehendes wird weggelassen. Infolge von reduzierten Standards sollen weitere Kosteneinsparungen realisiert werden.

Funktionale Bauprojektbestandteile, wie z.B. der Verkehrssicherheit dienende Fahrzeugrückhaltesysteme, werden nach wie vor umgesetzt. So ist auch sichergestellt, dass sich der Kanton kein Problem mit der Werkeigentümerhaftung einhandelt.

Andererseits gibt es Bauprojektelemente, welche aus Sicht des Tiefbauamtes für das Funktionieren des Bauwerks nicht zwingend sind, sondern

- entweder dem Erfüllen von Normen oder Vorgaben des Bundes dienen
- oder andererseits vielmehr Bedürfnisse von Gruppen der Gesellschaft aufnehmen.

Solche Elemente sollen kritisch hinterfragt werden, indem die Anwendung von Normen situativ erfolgen soll, und Handlungsspielräume konsequent ausgeschöpft werden sollen. Dabei dürfen Sicherheit und der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt werden. Konkret kann man sich folgende Massnahmen darunter vorstellen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- Das Weglassen von Ästhetischen Aspekten (z.B. die Gestaltung von Ortsdurchfahrten),
- Querungshilfen nur wo aus Sicht Verkehrssicherheit nötig,
- lärmindernde Beläge nur wo zwingend nötig einbauen,
- Auf die Verengung der Fahrbahn verzichten,
- Kreisel nur wo zwingend notwendig und ohne Verschönerungen realisieren, wobei die Gestaltung des Kreisellinieren durch die Gemeinden auf deren Kosten erfolgt.
- Stützbauwerke auf das Funktionale beschränken ohne Berücksichtigung der Ästhetik
- Situatives Erstellen und Unterhalt von Busbuchten, unter Berücksichtigung des BehiG.

Ziel soll es sein, mit konstantem Budget einerseits den Erneuerungsrückstau (ca. 144 Mio. CHF) abtragen zu können, und andererseits ein verlässlicher Partner der Baumeister zu sein. Die Strassen sind qualitativ einwandfrei (der Markt spielt), aber ohne Zusatzwünsche zu realisieren. Zudem sind die Standards der Velowege anzupassen, und der Richtplan ist zu überarbeiten (Der Auftrag muss vom RR an das ARP erteilt werden).

Für die 4-Jahresbudgetierung werden dem Landrat erneut je ein Verpflichtungskredit von **CHF 116 Mio.** für die **Walterhaltung der Kantonsstrassen** (Instandsetzung und Korrektur) und von **CHF 56 Mio.** für den **baulichen und betrieblichen Unterhalt** (ohne Hochleistungsstrassen) inkl. erhöhte Entsorgungskosten infolge neuer Bundesvorschriften und somit gebundene Ausgaben von CHF 20 Mio. beantragt.

|             |  |    |
|-------------|--|----|
| <b>1.2.</b> | <b>Inhaltsverzeichnis</b>                                    |    |
| 1.          | Übersicht  | 2  |
| 1.1.        | Zusammenfassung  | 2  |
| 1.2.        | Inhaltsverzeichnis   | 3  |
| 2.          | Bericht  | 4  |
| 2.1.        | Ausgangslage   | 4  |
| 2.1.1.      | Begründung Bedarf  | 5  |
| 2.2.        | Ziel der Vorlage   | 5  |
| 2.2.1.      | Künftige Situation   | 6  |
| 2.2.2.      | Materieller Erfüllungsgrad                                   | 6  |
| 2.3.        | Erläuterungen  | 6  |
| 2.3.1.      | Alternativen   | 7  |
| 2.3.2.      | Termine  | 7  |
| 2.4.        | Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm | 7  |
| 2.4.1.      | Einbindung in die Planung                                    | 7  |
| 2.5.        | Finanzielle Auswirkungen                                     | 7  |
| 2.5.1.      | Investitionskosten   | 9  |
| 2.5.2.      | Folgekosten (z.B. Eigenleistungen)                           | 9  |
| 2.6.        | Finanzrechtliche Prüfung                                     | 10 |
| 3.          | Anträge  | 10 |
| 3.1.        | Beschluss  | 10 |
| 4.          | Anhang   | 10 |

## **2. Bericht**

### **2.1. Ausgangslage**

Vor dem Verpflichtungskredit 2014 - 2017 wurden für die Werterhaltung der Kantonsstrassen die einzelnen Schritte für die Planung, Projektierung und Ausführung der Bauarbeiten pro Kalenderjahr ausgeschrieben und ausgeführt, damit die Jährlichkeit eingehalten werden konnte. Dadurch wurden die Projekte für die Werterhaltung ohne jeglichen weiteren bautechnischen Anlass unnötig zeitlich in die Länge gezogen, beanspruchten mehr Personalressourcen und verteuerten sich. Diese Sachlage war nicht optimal, da dadurch das Prinzip der dualen Erhaltungsstrategie erheblich eingeschränkt war. Dabei entstanden nicht nur erhöhte Werterhaltungskosten, sondern auch noch zusätzliche Kosten für Provisorien und die dringend notwendigen Reparaturen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit bzw. zur Verhinderung von Werkeigentümerhaftungsrisiken.

Mit dem Verpflichtungskredit werden die Arbeiten jeweils über das ganze Jahr verteilt ausgeführt. Damit werden einerseits die Auslastungsspitzen bei den Planungsbüros und Bauunternehmen gebrochen und die Auslastung ausgeglichen. 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.

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.

Mit der Umsetzung des 4-Jahreskredites 2014 - 2017 für die Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen ist es dem Tiefbauamt gelungen, mit den vorhandenen Mitteln mehr Werterhalt zu schaffen.

Seit dem 1.1.2016 hat der Bund die bisher bewährte TVA (Techn. Verordnung für die Abfallentsorgung) aufgehoben und durch die neue VVEA (Verordnung zur Vermeidung und Entsorgung von Abfällen) ersetzt. Dabei wurden die Grenzwerte bei einzelnen Materialien massiv verschärft. Dadurch erhöht sich der Anteil an nicht wiederverwendbarem Belag von ca. 10'000 to auf rund 60'000 to jährlich. Die Entsorgung dieser Beläge, welche bis 1983 eingebaut wurden, muss zwingend über spezielle Verbrennungsanlagen erfolgen. Gemäss TVA wurden bis jetzt diese rund 50'000 to jährlich via Neubelag in den Kreislauf zurückgespielen. Dies entspricht einer finanziellen Mehrbelastung von jährlich ca. CHF 5 Mio. Der Altbelag mit einem PAK-Gehalt 250-1'000 darf in einer Übergangsfrist bis 2026 bei der Belagsproduktion eingesetzt werden. Jedoch müssen die Grenzwerte beim neuen Belag eingehalten werden. Dies reduziert den Recyclinganteil des Altbelages erheblich. Damit kein zusätzliches Belagsdepot bis 2026 entsteht, welches danach mit sehr hohen Kosten als Altlast entsorgt werden muss, werden diese nicht wiederverwertbaren Belagsmengen direkt entsorgt.

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.) sichtbar, 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.

### 2.1.1. Begründung Bedarf

Die Möglichkeiten für Kostenoptimierungen bei der Werterhaltung der Kantonsstrassen waren mit den seit 2006 umgesetzten Standards Verkehrsinfrastruktur die 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 konnten beträchtliche Kostenoptimierungen stattfinden. Dabei sind auch Verbesserungen für die Gemeinden und Werke (EBL, EBM, BKW, Swisscom, IWB etc.) eingetreten, 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). 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.

## 2.2. Ziel der Vorlage

Durch den Verpflichtungskredit 2018 - 2021 sollen, wie auch beim Verpflichtungskredit 2014 - 2017, die finanziellen Mittel gezielter eingesetzt werden, um somit weitere Kosteneinsparungen zu erzielen und gleichzeitig mehr Strassenkilometer ausführen zu können.

### 2.2.1 Standards

Für den optimalen Einsatz der Investitionsmittel verfolgt das Tiefbauamt die sogenannte duale Erhaltungsstrategie. Dabei wird „schlechte Substanz“ grundlegend erneuert und „gute Substanz“ mit geeigneten Massnahmen wie zum Beispiel mit einem Belagsersatz erhalten. Das Erhaltungsmanagement bestimmt den optimalen Zeitpunkt der Ausführung. So hat sich der Zustand der Strassen in den letzten Jahren deutlich verbessert und der Anteil an über 30-jährigen Strassen ist von über 70% auf 60% gesunken.

Die Fahrzeuge wurden vor über 30 Jahren deutlich schmaler gebaut als dies heute der Fall ist. Bei einer Strassensanierung müssen die neuen Fahrzeugbreiten und -gewichte, die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs einbezogen werden. Aber auch dem Lärmschutz und der Behebung von Unfallschwerpunkten ist besondere Beachtung zu schenken. So werden die Strassenbreiten aufgrund der möglichen Kreuzung von Fahrzeugen bestimmt, wo wir uns am unteren Rand der gültigen Normen positionieren. Weitere Anforderungen bilden das Eindämmen von Naturgefahren, der Grundwasserschutz und durch das Programm des Bundes die Richtlinien von Via Secura eine geschwindigkeitsangepasste Gestaltung.

Mit all diesen Massnahmen wird der haushälterische Umgang mit den finanziellen Mitteln gewährleistet.

Die in den letzten 4 Jahren erreichte Effizienzsteigerung soll nun mit einem Absenken der Standards weitergeführt werden.

### 2.2.2 Einsparpotenzial:

Das Reduzieren der Bauprojekte auf das Funktionale hat zur Folge, dass ein Paradigmenwechsel stattfindet. Normen, die der baulichen und betrieblichen Sicherheit dienen, werden umgesetzt, Weitergehendes wird weggelassen. Infolge von reduzierten Standards sollen weitere Kosteneinsparungen realisiert werden.

Funktionale Bauprojektbestandteile, wie z.B. der Verkehrssicherheit dienende Fahrzeugrückhaltesysteme, werden nach wie vor umgesetzt. So ist auch sichergestellt, dass sich der Kanton kein Problem mit der Werkeigentümerhaftung einhandelt.

Andererseits gibt es Bauprojektelemente, welche aus Sicht des Tiefbauamtes für das Funktionieren des Bauwerks nicht zwingend sind, sondern

- entweder dem Erfüllen von Normen oder Vorgaben des Bundes dienen
- oder andererseits vielmehr Bedürfnisse von Gruppen der Gesellschaft aufnehmen.

Solche Elemente sollen kritisch hinterfragt werden, indem die Anwendung von Normen situativ erfolgen soll, und Handlungsspielräume konsequent ausgeschöpft werden sollen. Dabei dürfen Sicherheit und Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt werden.

Konkret kann man sich folgende Massnahmen darunter vorstellen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- Das Weglassen von Ästhetischen Aspekten (z.B. die Gestaltung von Ortsdurchfahrten),
- Querungshilfen nur wo aus Sicht Verkehrssicherheit nötig,
- lärmindernde Beläge nur wo zwingend nötig einbauen,
- Auf die Verengung der Fahrbahn verzichten,
- Kreisel nur wo zwingend notwendig und ohne Verschönerungen realisieren, wobei die Gestaltung des Kreisellinneren durch die Gemeinden auf deren Kosten erfolgt.
- Stützbauwerke auf das Funktionale beschränken ohne Berücksichtigung der Ästhetik
- Situatives Erstellen und Unterhalt von Busbuchten, unter Berücksichtigung des BehiG.
- Busbuchten erstellen, wenn es einen volkswirtschaftlich überwiegenden Nutzen gibt.
- bestehende Busbuchten belassen (und kein Umbau zu normkonformen Fahrbahnhaltestellen oder normkonforme Vergrösserung der Busbucht).
- Haltestellen werden situativ dem BehiG angepasst.

Ziel soll es sein, mit konstantem Budget einerseits den Erneuerungsrückstau (ca. 144 Mio. CHF) abtragen zu können, und andererseits ein verlässlicher Partner der Baumeister zu sein. Die Strassen sind qualitativ einwandfrei (der Markt spielt), aber ohne Zusatzwünsche zu realisieren. Zudem sind die Standards der Velowege anzupassen, und der Richtplan ist zu überarbeiten (Der Auftrag muss vom RR an das ARP erteilt werden).

### 2.2.3 Künftige Situation

Zusammen mit der Genehmigung des Budgets 2018 durch den Landrat wird für die Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen auf der Grundlage des Finanzplans für die Jahre 2018 - 2021 ein Verpflichtungskredit von CHF 116 sowie ein Verpflichtungskredit von CHF 56 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen inkl. CHF 20 Mio. für erhöhte Entsorgungskosten infolge neuer Bundesvorschriften - und somit gebundene Ausgaben - beantragt.

### 2.2.4 Materieller Erfüllungsgrad

60.3% der Kantonsstrassen (vor dem Verpflichtungskredit 2014 - 2017 waren es 70%) 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. Ziel ist es, mit diesem Kredit den Anteil der über 30-jährigen Kantonsstrassen weiter auf ca. 52% zu senken.

## 2.3 Erläuterungen

Die Kreditbeträge sind immer ohne Anteile für die Hochleistungsstrassen, da diese vom ASTRA übernommen werden sollen. Der eine Verpflichtungskredit für Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen basiert auf dem bisherigen minimalen Mittelbedarf für kleinere und mittlere Instandsetzungs- und Korrekturprojekte. Er entspricht den bisherigen zwei Jahrestanchen von CHF 10 Mio. für die Korrektur und CHF 19 Mio. für die Instandsetzung der Kantonsstrassen, hochgerechnet auf die vier nächsten Jahre ab 2018. Für die einzelnen Jahre sind sie bereits budgetiert bzw. im Finanzplan eingestellt. Aufgrund der massiv angestiegenen Entsorgungskosten infolge Verschärfung der Bundesvorgaben müssen jedoch mehr finanzielle Mittel gegenüber der Vergangenheit beantragt werden.

Der zweite Verpflichtungskredit für den baulichen und betrieblichen Unterhalt entspricht ebenfalls den aktuellen Beträgen der Jahresbudgets, welche für die Jahre 2018 - 2021 hochgerechnet sind. Die aktuellen Beträge der Jahresbudgets sind im Rahmen der Sparmassnahmen 2010 für die Bereiche baulicher Unterhalt sowie Winterdienst bereits gekürzt worden.

Auch bei der 4-Jahresbudgetierung behält der Landrat seine bisherigen Kompetenzen und Einflussmöglichkeiten, da bei der jährlichen Budgetierung der Jahrestanchen die 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).

### 2.3.3 Alternativen

Als Alternative bietet sich nur der Verzicht und damit die Rückkehr zur ehemals unflexiblen Jährlichkeit bei der Realisierung von Werterhaltungsmassnahmen bei Kantonsstrassen an.

### 2.3.4 Termine

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. Im Rahmen der Budgetierung im Jahr 2017 soll auf der Grundlage der Finanz- und Investitionsplanung die Vorlage mit den nächsten Verpflichtungskrediten für die Jahre 2018 - 2021 erfolgen. Mit der Staatsrechnung 2017 erfolgt die gesamthafte Abrechnung des Verpflichtungskredits (LRV 2013-271).

## 2.4 Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

### 2.4.3 Einbindung in die Planung

Der Regierungsrat hatte im Hinblick auf die Budgetierung 2013 das Investitionsprogramm für die Planjahre 2013 bis 2022 beschlossen (vgl. LRV [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 gesamthafte für verschiedene Instandsetzungs- und Korrekturprojekte der Kantonsstrassen eingesetzt und sind flexibel auf die einzelnen Planjahre aufgeteilt.

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.

Anpassung: Im aktuellen Investitionsprogramm 2017 - 2026 sind ab 2017 zusätzlich CHF 5 Mio. Entsorgungskosten eingestellt. Auf Anraten der Finanzkontrolle sind diese zusätzlichen Kosten künftig in der Erfolgsrechnung zu budgetieren.

## 2.5 Finanzielle Auswirkungen

Zum Bereich Strassenunterhalt im Jahresbudget des Tiefbauamtes 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 16 | R 15 | B 15 | R 14 | B 14 |
|--|------|------|------|------|------|
| Baulicher und betrieblicher Unterhalt/Kostenart<br>3141 0000 | 8.0  | 7.9  | 9.0  | 7.3  | 9.7  |
| Instandsetzung Kantonsstrassen Kostenart 5010 0010           | 22.3 | 22.3 | 22.3 | 22.3 | 22.3 |
| Korrektur Kantonsstrassen Kostenart 5010 0010                | 11.7 | 11.7 | 11.7 | 11.7 | 11.7 |
| Total  | 42.0 | 41.9 | 43.0 | 41.3 | 43.7 |

Die verschiedenen kleineren und mittleren Projekte für die Werterhaltung (Instandsetzung und Korrektion) wurden ohne Verpflichtungskredite mit den jeweiligen Jahresbudgets der Investitionsrechnung durchgeführt.

Der Aufwand für den **baulichen und betrieblichen Unterhalt** (Kostenart 3141 0000, ohne Hochleistungsstrassen) war 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 war. Am stärksten wurden Abweichungen durch den Aufwand im Winterdienst verursacht.

Bei den Projektausgaben für die **Werterhaltung** (Instandsetzung und Korrektion) konnte mit dem 4-Jahreskredit eine zeitliche Verkürzung der einzelnen Projekte erreicht werden. Dies führte zu mehr Projektstabilität und einer Reduktion der Bauzeit auf den Verkehrsachsen.

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 wurden im Investitionsprogramm mit Vorrang berücksichtigt und mit den jeweiligen Jahrestanchen als gesamter 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 CHF 100 Mio. gekürzt werden, ohne die Verkehrssicherheit und die Funktion des Strassennetzes allzu stark zu gefährden. Dieses Vorgehen hätte jedoch über die Jahre zu einem weiteren Substanzverlust und entsprechendem Investitionsrückstand geführt.

Für den optimalen Einsatz der vorhandenen Investitionsmittel wird seit 2006 die **duale Erhaltungsstrategie** verfolgt:

- „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 sind bisher mehrheitlich gute Erfahrungen gemacht worden. Allerdings: Auch bei regelmässig ausreichendem Werterhalt erreicht ein Bauwerk voraussehbar definiert das Ende seiner technischen Nutzungsdauer. 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 erkannte nun das Tiefbauamt die Jährlichkeit der finanzierten Tranchen als zu enges Korsett, um weitere Kostenoptimierungen zugunsten der Werterhaltung und Wertwiederherstellung erzielen zu können.

Mit dem Verpflichtungskredit von CHF 116 Mio. für die Jahre 2014 - 2017 konnte aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit den jährlichen Budgetkrediten bei der Instandsetzung und Korrektion erheblich mehr erreicht werden, da mit einem Gesamtkredit über 4 Jahre gearbeitet wurde. Auf der Grundlage des aktuellen Leistungsauftrags konnte insgesamt mit einer zusätzlichen Ausschöpfung (mehr Gegenwert pro investiertem CHF) von ca. CHF 6 Mio. (5%) oder jährlich von ca. CHF 1.5 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 Werterhalts 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. CHF 144 Mio. kann bei gleichbleibenden Ausgaben längerfristig zumindest zu einem kleinen Teil abgebaut werden.

**2.5.3 Investitionskosten, Entsorgungskosten sowie baulichen- und betrieblichen Unterhalt**  
Die Verpflichtungskredite umfassen die einzelnen Jahrestanchen der Finanz- und Investitionsplanung von 2018 - 2021. Es entstehen jedoch zusätzliche Kosten von ca. CHF 20 Mio. für erhöhte Entsorgungskosten infolge neuer Bundesvorschriften. Mit dem 4-Jahreskredit 2014-2017 konnte durch das Abweichen vom vorherigen Jährlichkeitsprinzip für die Realisierung von Werterhaltungsmassnahmen im Kantonsstrassenbereich ein verbesserter Mitteleinsatz erreicht und damit ein Beitrag zur Reduktion des Investitionsrückstandes bei den Kantonsstrassen geleistet werden.

Die einzelnen Jahrestanchen von durchschnittlich CHF 19 Mio. für die Instandsetzung werden der Kostenart 5010 0010, die einzelnen Tranchen von durchschnittlich CHF 10 Mio. für die Korrektur der Kostenart 5010 0010 und die einzelnen Jahrestanchen von durchschnittlich CHF 9 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt werden der Kostenart 3141 0000 und die einzelnen Jahrestanchen von CHF 5 Mio. für Entsorgungskosten werden der Kostenart 3120 0040 und den entsprechenden Innenaufträgen belastet.

Instandsetzung

| <b>Kontierung</b> |              |             |
|-------------------|--------------|-------------|
| IM-Position       | Innenauftrag | Kostenart   |
| 2301.9981         | 701362       | - 5010 0010 |

Korrektur

| <b>Kontierung</b> |              |             |
|-------------------|--------------|-------------|
| IM-Position       | Innenauftrag | Kostenart   |
| 2301.9991         | 701363       | - 5010 0010 |

**2.5.4 Folgekosten (z.B. Eigenleistungen)**

Die Verpflichtungskredite umfassen die einzelnen Jahrestanchen der Finanz- und Investitionsplanung von 2017 - 2020. Als Folgekosten entstehen Abschreibungen, welche bereits im AFP 2017 - 2020 berücksichtigt sind und im AFP 2018 - 2021 fortgeschrieben werden.

## **2.6 Finanzrechtliche Prüfung**

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## **3 Anträge**

### **3.2 Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Der Verpflichtungskredit von CHF 116 Mio. inkl. Mehrwertsteuer von derzeit 8% für die Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen 2018 - 2021 (ohne Hochleistungsstrassen) wird beschlossen. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2016 sowie Erhöhungen der Mehrwertsteuer werden bewilligt.
2. Der Verpflichtungskredit von CHF 56 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen 2018 - 2021 (ohne Hochleistungsstrassen) inkl. CHF 20 Mio. für erhöhte Entsorgungskosten.

Liestal, 21. Februar 2017

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:  
Thomas Weber

Der Landschreiber:  
Peter Vetter

## **4 Anhang**

- Entwurf Landratsbeschluss

## **Landratsbeschluss**

### **über Werterhaltung Kantonsstrassen; Verpflichtungskredit 2018 - 2021**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Verpflichtungskredit von CHF 116 Mio. inkl. Mehrwertsteuer von derzeit 8% für die Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen 2018 - 2021 (ohne Hochleistungsstrassen) wird beschlossen. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2016 sowie Erhöhungen der Mehrwertsteuer werden bewilligt.
2. Der Verpflichtungskredit von CHF 56 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen 2018 - 2021 (ohne Hochleistungsstrassen) inkl. CHF 20 Mio. für erhöhte Entsorgungskosten.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

Der Landschreiber: