



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 9. Juni 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2020.BVD.3200
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Investitionsrahmenkredit Strasse 2022-2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	3
3.	Finanzierung von Kantonsstrassenprojekten	3
3.1	Das Schichtenmodell	3
3.2	Das Zusammenspiel von Strassennetzplan und IRK Strasse	5
3.3	Investitionsgrundsätze	5
3.4	Gesamte Investitionen ins Kantonsstrassennetz	7
4.	Geltungsbereich, Ablösung und Berichterstattung	7
4.1	Umfang des Investitionsrahmenkredits Strasse	7
4.2	Gültigkeitsdauer des Investitionsrahmenkredits Strasse	8
4.3	Für die Verwendung zuständiges Organ	8
4.4	Berichterstattung an die BaK über die Mittelverwendung	9
5.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	9
5.1	Rahmenkreditsumme	9
5.2	Aufteilung nach Schichten und Oberingenieurskreisen	9
5.3	Liste der grösseren Investitionsvorhaben	9
5.4	Kreditart / Konto / Rechnungsjahr	10
5.5	Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen	10
5.6	Bezug zur gesamtkantonalen Investitionsplanung	10
5.7	Personelle Auswirkungen	10
5.8	Folgekosten	10
6.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	10
7.	Auswirkungen auf die Gemeinden	11
8.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	11
9.	Antrag	11

1. Zusammenfassung

Gestützt auf Artikel 52 Absatz 3 Strassengesetz hat der Grosse Rat im September 2013 erstmals einen Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK) erlassen. Der aktuelle, zweite IRK Strasse 2018–2021 läuft Ende Jahr aus und soll durch den vorliegenden Rahmenkredit für die Jahre 2022–2025 abgelöst werden.

Gleichzeitig wird dem Grossen Rat der neue Strassennetzplan 2022–2037 (SNP) zur Kenntnis gebracht.

Der IRK basiert auf dem SNP, der Langfristplanung für die Kantonsstrassen. Dieser berücksichtigt die massgeblichen kantonalen Grundlagen und Planungen wie die Gesamtmobilitätsstrategie, die Wirtschaftsstrategie 2025, den kantonalen Richtplan und die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Der IRK legt den Umfang der mittelfristigen Investitionen in die Kantonsstrassen fest. Als Investitionen im Sinne des Strassengesetzes gelten Projekte, die der Herstellung eines hinreichenden Verkehrssicherheitsniveaus und einer angemessenen Erschliessungsqualität (Ausbau / Neubau) dienen. Über diese Investitionen ins Kantonsstrassennetz entscheidet der Grosse Rat im Grundsatz mit dem IRK.

Demgegenüber bewilligt der Regierungsrat den Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt, über den Ausgaben für Reparaturen, Instandsetzungen und auch vollständige Wiederherstellungen ganzer Teile einer Strasse, wie Brücken, Fahrbahndecken und Leiteinrichtungen, finanziert werden.

Investitionen in Kantonsstrassen unterliegen einer strengen Priorisierung und gegenseitigen Abstimmung der Projekte gemäss den Wirkungszielen nach dem Strassengesetz. Die Priorität richtet sich grundsätzlich nach der Dringlichkeit der Massnahme und dem jeweiligen Handlungsspielraum, der im Schichtenmodell zum Ausdruck gebracht wird (vgl. dazu Ziffer 3.1). Innerhalb einer Schicht werden die Projekte namentlich auf Grund des Handlungsbedarfs und der Kostenwirksamkeit priorisiert.

Mit dem IRK 2022–2025 bewilligt der Grosse Rat einen Kostenrahmen von **brutto CHF 280 Mio.** für Investitionen ins Kantonsstrassennetz, die der Kanton während der Laufzeit des Rahmenkredits starten und anschliessend gemäss Projektterminplan realisieren kann. Über die Ablösung der Mittel pro Vorhaben entscheiden der Regierungsrat oder die zuständige Stelle der Bau- und Verkehrsdirektion. Sie berücksichtigen die pauschalen und die projektbezogenen Beiträge von Bund und Dritten. Vorbehalten bleibt die Genehmigung der jeweiligen Jahresvoranschläge durch den Grossen Rat. Der beantragte IRK 2022–2025 ist etwas tiefer als der zweite IRK Strasse 2018–2021, der Investitionen von CHF 297 Mio. vorsieht. Unter Berücksichtigung des Finanzplans und der personellen Ressourcen können mit den beantragten Mitteln nur die wichtigsten Investitionsprojekte ausgelöst werden. Für Fahrbahnen, Brücken, Stützmauern und weitere Kunstbauten besteht zusätzlich ein hoher Substanzerhaltsbedarf, der mittels Rahmenkrediten für den baulichen Unterhalt finanziert wird. Schliesslich sind für die Verkehrssanierungen Burgdorf–Oberburg–Hasle und Aarwangen Objektkredite des Grossen Rates vorgesehen, da es sich hier um Neubauten handelt. Diese beiden Projekte können nur mit substanziellen Beiträgen des Bundes und mit Mitteln aus dem kantonalen Investitionsspitzenfonds finanziert werden.

Die Genehmigung des IRK Strasse liegt in der abschliessenden Kompetenz des Grossen Rates.

2. Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG, BSG 732.11), namentlich Art. 52–55
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV, BSG 732.111.1)
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG, BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Artikel 136 ff.
- Verordnung über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion vom 18. Oktober 1995 (Organisationsverordnung BVD; OrV BVD; BSG 152.221.191), Art. 12
- Direktionsverordnung über die Delegation von Befugnissen der Bau- und Verkehrsdirektion vom 9. Januar 2020 (DeIDV BVD; BSG 152.221.191.1), Art. 7

3. Finanzierung von Kantonsstrassenprojekten

3.1 Das Schichtenmodell

Das Schichtenmodell unterteilt alle Strassenprojekte in vier Kategorien:

Schicht 1 umfasst die Projekte im Bau. Für sie besteht kein Handlungsspielraum. Sie sollen gemäss beschlossenen Terminplan zügig fertig gestellt werden.

Ein bescheidener Handlungsspielraum besteht für die Projekte, die der Substanzerhaltung oder der Lärmsanierung (Schicht 2) dienen: Sie sind inhaltlich weitgehend vorgegeben, können aber in zeitlicher Hinsicht bis zu einem gewissen Grad, unter Gewährleistung der Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit, verschoben werden. Aufgrund des hohen Alters vieler Brücken stehen grosse Instandstellungen an, was den ohnehin geringen Handlungsspielraum noch weiter einschränkt.

Beschränkter Spielraum besteht bei den Massnahmen zur Behebung von Verkehrssicherheits- und Verträglichkeitsdefiziten (Schicht 3). Dabei geht es um die dringende Sanierung bekannter Unfallschwerpunkte (häufig bei Strassenkreuzungen), die Entschärfung gefährlicher Strassenabschnitte und die Behebung von Sicherheitsdefiziten bei Strassenquerungen zugunsten des Fuss- und des Veloverkehrs. Mit dem Gesetzespaket "ViaSicura" des Bundes sind die Kantone verpflichtet, der Verkehrssicherheit hohe Aufmerksamkeit zu schenken. Auch das Behindertengleichstellungsgesetz (hindernisfreie Sanierung von Bushaltestellen mit gesetzlicher Frist) löst Investitionen in der Schicht 3 aus. Die Massnahmen werden nach Möglichkeit in Umgestaltungsprojekten von Ortsdurchfahrten zusammengefasst und gleichzeitig mit Werkleitungssanierungen umgesetzt. Dadurch werden die Auswirkungen auf die ansässige Bevölkerung und das örtliche Gewerbe minimiert.

Die Schicht 4 umfasst Ausbauten der Kapazität durch die Verbreiterung von Strassen oder durch den Neubau von Strassenabschnitten (Umfahrungen). Solche Massnahmen kommen dann in Frage, wenn die hinreichende Verkehrsqualität nicht durch andere Massnahmen, namentlich ein geeignetes Verkehrsmanagement, sichergestellt werden kann. Bei Projekten der Schicht 4 besteht der grösste Handlungsspielraum.

Projekte auf Kantonsstrassen werden grundsätzlich über verschiedene Kreditgefässe finanziert:



Die beschlossenen Ausgaben (in der Grafik gelb eingefärbt) umfassen die Projekte, die derzeit im Bau sind (Schicht 1). Die Summe der beschlossenen Ausgaben beziehungsweise der Kosten von Projekten im Bau ändert sich laufend, in Abhängigkeit von der Bewilligung neuer Ausführungsbeschlüsse, der Baufortschritte und der Abrechnung vollendeter Projekte.

Substanzerhaltungsmassnahmen (Schicht 2, in der Grafik orange eingefärbt) werden über den Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt finanziert. Es handelt sich dabei um Ausgaben, die der Regierungsrat für Instandsetzungen oder auch für die vollständige Wiederherstellung ganzer Teile einer Strasse bewilligt. Beispiele hierfür sind die Substanzerhaltung von Brücken, Stützmauern, Fahrbahndecken, Entwässerungsanlagen, Leiteinrichtungen oder Strassenbeleuchtungen (Art. 56 SG). Der Regierungsrat bewilligt in der Regel alle zwei Jahre einen neuen Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt. Der laufende Rahmenkredit 2020–2021 beläuft sich auf rund CHF 133 Mio. Der Umfang der jeweils zulasten dieser Rahmenkredite beschlossenen Ausgaben richtet sich nach dem Zustand der Anlagenteile, nach der Baureife der Projekte, den verfügbaren finanziellen Mitteln und personellen Ressourcen. Mit den Massnahmen der letzten Jahre konnten die Zustandswerte im Wesentlichen gehalten werden und auf rund 80 % der Kantonsstrassen ist das Zustandsniveau heute mittel bis gut. Zunehmender Handlungsbedarf zeichnet sich aber bei den Kunstbauten (Brücken, Stützmauern, Tunnel) ab, von denen viele mit 40–60 Jahren in ein kritisches Alter kommen. Mit einer Reduktion der Substanzerhaltungsmittel besteht die Gefahr, eine Bugwelle an Instandhaltungen auf spätere Generationen zu überwälzen.

Investitionen werden einzeln mit einem Objektkredit (in der Grafik grün eingefärbt) oder gesamthaft mit einem Rahmenkredit (in der Grafik blau eingefärbt) durch den Grossen Rat bewilligt. Als Investitionen gelten neue Strassen, kantonale Radwege und Strassenbestandteile wie Gehwege, Radstreifen, Fussgängerschutzinseln, etc. Investitionen bedürfen regelmässig einer Baubewilligung in Form eines genehmigten Strassenplans. Es handelt sich um Projekte zur Behebung von Verkehrssicherheits- und Verträglichkeitsdefiziten (Schicht 3) oder um Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Erschliessungsqualität auf den übrigen Kantonsstrassen (Ausbau und Neubau, Schicht 4).

Einzelvorhaben mit Nettokosten von mehr als CHF 2 Mio., die eine wesentliche Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr bewirken oder einen Neubau darstellen, müssen mittels Objektkrediten (in der Grafik grün eingefärbt) des Grossen Rates einzeln bewilligt werden. Darunter fallen einige grosse Vorhaben der Schicht 4.

Die voraussichtlich aus dem Rahmenkredit 2022–2025 zu finanzierenden Projekte mit Bruttokosten von mehr als CHF 500 000 sind in der beiliegenden «Liste der grösseren Investitionen» aufgeführt. Erfahrungsgemäss entstehen während der Laufdauer des Rahmenkredits Terminverschiebungen wegen Einsprachen und Beschwerden und Projektänderungen mit Kostenfolgen. Die Projekte können somit erst abschliessend priorisiert werden, wenn die Strassenpläne vorliegen. Daher ist die Projektliste nicht abschliessend. Sie zeigt den Planungsstand anfangs 2021.

3.2 Das Zusammenspiel von Strassennetzplan und IRK Strasse

Der Strassennetzplan (SNP) wird alle acht Jahre neu erstellt, jeweils mit einem Fokus auf die kommenden 16 Jahre. Den ersten SNP 2014–2029 hat der Regierungsrat im Jahr 2013 erlassen und dem Grossen Rat zur Kenntnis unterbreitet. Der zweite SNP 2022–2037 wird dem Grossen Rat gleichzeitig mit dem vorliegenden IRK Strasse 2022–2025 unterbreitet.

Der Investitionsrahmenkredit Strasse ergänzt den Strassennetzplan, indem er die mittelfristige Finanzierung aller Investitionen auf den Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen sicherstellt, soweit die Investitionen nicht über Objektkredite zu bewilligen sind. Massnahmen von mehr als CHF 2 Mio. für den Neubau, Ausbau oder Rückbau von Kantonsstrassen können gemäss Strassengesetz nur über den IRK bewilligt werden, wenn für den Strassenabschnitt im Strassennetzplan eine Massnahme vorgesehen ist.

Das Instrument des Rahmenkredits für kleinere und mittlere Investitionen ins Kantonsstrassennetz hat sich bewährt. Eine Vielzahl von Einzelmassnahmen konnte zeitgerecht realisiert oder in Angriff genommen werden. Das Instrument entlastet den Grossen Rat von politisch unkritischen Strassenbaugeschäften, was sich auch positiv auf den Verwaltungsaufwand auswirkt. Dem Grossen Rat werden nur noch die Kreditanträge zu den grossen und komplexen Strassenbauvorhaben unterbreitet.

Der IRK für die Jahre 2014–2017 belief sich auf rund CHF 267 Mio. Davon wurden rund CHF 146 Mio. verpflichtet. Der IRK Strasse für die Jahre 2018–2021 beläuft sich auf CHF 297 Mio., inklusive Zusatzkredit. Davon wurden bis Mitte März 2021 CHF 211 Mio. verpflichtet.

Beim hier beantragten Rahmenkredit für die Jahre 2022–2025 werden die Erfahrungen mit den ersten beiden IRK Strasse und der Umsetzung der verschiedenen Strassenbauprojekte berücksichtigt.

Es besteht weiterhin ein Bedarfsüberhang für Strassenausbauten und -umgestaltungen. Wegen nicht vorhersehbarer Faktoren wie Verzögerungen im Projektablauf durch Einsprachen und Beschwerden ist nicht auszuschliessen, dass einige Projekte Verzögerungen erfahren oder nicht in allen Teilen umgesetzt werden. An ihrer Stelle werden in solchen Fällen andere Projekte vorgezogen.

3.3 Investitionsgrundsätze

Das bestehende Kantonsstrassennetz verbindet die Gemeinden, Regionen und Agglomerationen untereinander und stellt den Anschluss sowohl ans Nationalstrassennetz als auch an die Gemeindestrassen sicher. Die Kantonsstrassen müssen demnach verschiedensten Ansprüchen genügen und einer Vielzahl von Bedürfnissen entsprechen. Der zur Behebung aller festgestellten Schwachstellen erforderliche Finanzbedarf übersteigt die verfügbaren finanziellen Mittel. Deshalb ist eine strikte Priorisierung notwendig. Dabei kommt das Schichtenmodell gemäss Ziff. 3.3.1 SNP zur Anwendung:

- Fertigstellen von Projekten im Bau (Schicht 1): Bewilligte und im Bau befindliche Projekte sind gemäss den Bauprogrammen zügig abzuschliessen. Eine Beschleunigung des Baufortschritts verursacht ebenso Zusatzkosten wie eine Verzögerung, ein Abbruch oder ein Unterbruch von Projekten.

- Erhalten der Betriebsbereitschaft (Schicht 2): Die für die Bevölkerung und die Wirtschaft wichtigen Funktionen kann das Kantonsstrassennetz nur in einem betriebsbereiten und betriebssicheren Zustand erfüllen. Alle Bestandteile der Strassen wie Fahrbahnen, Geh- und Radwege, Lärmschutzwände, Brücken, Stützmauern, Tunnel, Entwässerungsanlagen, Schutzvorrichtungen aber auch ihre Ausrüstung (Absturzsicherungen, Beleuchtung, Signalisation und Markierung etc.) sind einem Alterungsprozess unterworfen und weisen im Verlauf der Zeit zunehmende Schäden auf. Dabei sinkt die Tragsicherheit von Strassenfundationen und Kunstbauten oft so stark, dass das Risiko eines Versagens bzw. eines Einsturzes rasch zunimmt. Um die gesetzlich vorgeschriebene Verkehrssicherheit jederzeit gewährleisten zu können, müssen die Kantonsstrassen und ihre Bestandteile daher zwingend in zeitlichen Abständen, die der Bauweise und dem Alter, dem Verkehrsaufkommen sowie den geologischen und klimatischen Verhältnissen angepasst sind, erneuert oder ersetzt werden. Im Zuge der Substanzerhaltung werden die Strassen soweit möglich und verhältnismässig auch den neuen Normen und gesetzlichen Vorschriften entsprechend ausgestaltet.
- Erfolgt die Substanzerhaltung nicht zeitgerecht, ist neben Sicherheitseinbussen mit insgesamt wesentlich höheren Kosten zur späteren Instandstellung zu rechnen.
- Bleibt die Substanzerhaltung ganz aus, werden aus Sicherheitsgründen Verkehrsanordnungen wie Gewichtsbeschränkungen, Strassensperrungen o. ä. unumgänglich. Zudem kann der Kanton als Werkigentümer haftbar gemacht werden.
- Behebung von Verkehrssicherheits- und Verträglichkeitsdefiziten (Schicht 3): Die im Verkehrsalltag beobachteten Verkehrsabläufe und die Unfalldatenbank zeigen vielerorts einen Handlungsbedarf auf. In jedem Einzelfall wird der Handlungsbedarf mit einer standardisierten Schwachstellenanalyse verifiziert. Es geht dabei häufig um die Eliminierung von Gefahrenstellen infolge der Verkehrszunahme, die Verkehrsberuhigung, die Neugestaltung von Knoten oder die Umgestaltung des Strassenraums, um die Verträglichkeit mit geänderten Nutzungen im Siedlungsgebiet (Zentrumsnutzungen) zu erhöhen und den Anforderungen des Veloverkehrs gerecht zu werden.
- Ausbau und Umgestaltung (Schicht 4): Primär gilt der Grundsatz der kantonalen Mobilitätsstrategie, wonach bei Kapazitätsengpässen auf bestehenden Strassen zuerst mit organisatorischen Massnahmen (verkehrsmengenabhängige Dosierungen, Leitsysteme u. ä.) interveniert werden soll. Trotzdem ist in Einzelfällen ein Aus- oder Neubau von Strassen unumgänglich. Aus- und Neubauten erfordern vergleichsweise hohe Investitionsausgaben, obwohl sie häufig nur zu den Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Abendspitzenstunden in den Agglomerationen, Spitzenwochenenden bei Tourismusdestinationen) einen Nutzen erzeugen.

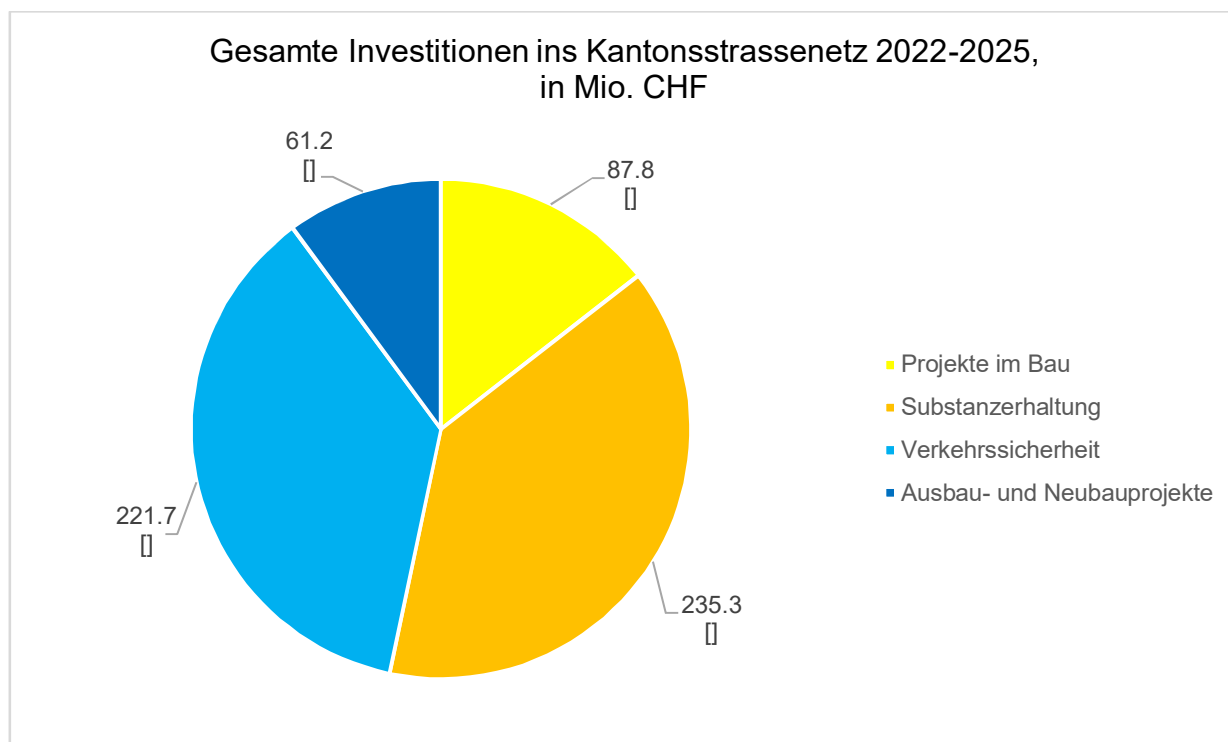
Innerhalb einer Schicht werden die Prioritäten namentlich auf Grund des Handlungsbedarfs und der Kostenwirksamkeit festgelegt. Sie basieren bei der Substanzerhaltung auf der Zustandsbewertung der Strassen und Kunstbauten, bei den übrigen Schichten auf den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) sowie auf den Schwachstellenanalysen und den Korridorstudien über einzelne Strassenzüge.

Der IRK Strasse umfasst vor allem Massnahmen der Schicht 3, in geringem Umfang auch der Schicht 4. Die Bestimmung der jeweils angemessenen Massnahmen folgt strikte dem Standardprozess für Kantonsstrassen. Dabei gilt, dass in vergleichbaren Situationen gleichwertige Lösungen realisiert werden und dass bei jedem Projekt möglichst viele Defizite mit einem möglichst geringen Kostenaufwand behoben werden müssen. Die verfügbaren finanziellen Mittel werden so gezielt dort eingesetzt, wo sie im Verhältnis zu den Kosten den grössten Nutzen bringen (Gebot des wirtschaftlichen und haushälterischen Mitteleinsatzes).

3.4 Gesamte Investitionen ins Kantonsstrassennetz

Für die Jahre 2022–2025 sind insgesamt Investitionen von rund CHF 600 Mio. ins Kantonsstrassennetz vorgesehen. Die Sachplanung liegt damit über der Summe der aktuellen Finanzplanung. Der Sachplanungsüberhang ist zweckmässig und trägt dem Umstand Rechnung, dass sich Strassenbauprojekte im Laufe ihrer Entwicklung sowohl bezüglich Mengengerüst als auch Realisierungszeitpunkt (z.B. Verzögerungen durch Einsprachen und allenfalls Beschwerden) massgeblich verändern können. Er hat sich in den letzten Jahren bewährt und erlaubt, die im Voranschlag eingestellten Investitionsmittel flexibler für die Kantonsstrassen zu nutzen.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die geplanten Investitionen ins Kantonsstrassennetz in den Jahren 2022–2025, aufgeteilt nach Schichten.



Die Gesamtsumme von rund CHF 600 Mio. für die geplanten Investitionen ins Kantonsstrassennetz in den Jahren 2022–2025 ist nahezu identisch mit derjenigen für die Periode 2018–2021.

4. Geltungsbereich, Ablösung und Berichterstattung

4.1 Umfang des Investitionsrahmenkredits Strasse

Aus dem IRK Strasse werden Mittel bewilligt für:

- Projekte mit Nettokosten über CHF 2 Mio., die im Strassennetzplan vorgesehen sind und nicht als Einzelvorhaben gemäss Art. 55 durch den Grossen Rat zu bewilligen sind (keine wesentliche Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr, keine Neubauten);
- Projekte mit Nettokosten bis CHF 2 Mio.

4.2 Gültigkeitsdauer des Investitionsrahmenkredits Strasse

Die Mittel für ein Strassenbauprojekt werden in der Regel mit zwei Ausführungsbeschlüssen bewilligt. Zuerst werden die Ausgaben für die Projektierung bewilligt und erst bei Vorliegen des genehmigten Strassenbauplans die Ausgaben für die Ausführung (Bauarbeiten). Dazwischen vergehen je nach Grösse und Komplexität des Projekts mehrere Jahre, sodass die Geltungsdauer eines vierjährigen Rahmenkredits zwischenzeitlich häufig abläuft.

	IRK 18 - 21		IRK Strasse 2022 - 2025						IRK 26 - 29							
	2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028	
Projekt 1	Ausführung															
Projekt 2	* Projektierung			Ausführung												
Projekt 3			* Projektierung		Ausführung											
Projekt 4				* Projektierung			Ausführung									
Projekt 5									* Projektierung			Ausführung				

* Erster Ausführungsbeschluss

Damit ein Strassenbauprojekt vollständig aus einem Rahmenkredit finanziert werden kann, soll für den IRK Strasse 2022–2025 gelten, dass Projekte, für die vor Ablauf der vierjährigen Gültigkeitsdauer (am 31. Dezember 2025) erstmals Mittel aus dem Rahmenkredit abgelöst wurden, bis zu ihrer Fertigstellung ohne Verlängerung des Rahmenkredites aus dem IRK Strasse 2022–2025 finanziert werden können.

Für die zeitliche Abgrenzung zwischen zwei Rahmenkrediten ist somit der Zeitpunkt des ersten Ausführungsbeschlusses massgebend.

4.3 Für die Verwendung zuständiges Organ

Gemäss Artikel 54 des Strassengesetzes ist der Regierungsrat für die Verwendung des Investitionsrahmenkredits Strasse zuständig. Er bewilligt die Ablösung des Rahmenkredits mit Ausführungsbeschlüssen gemäss den genehmigten Voranschlägen. Innerhalb der Befugnisse gemäss Art. 152 und 153 FLV sowie Art. 7 DelDV BVD können die Bau- und Verkehrsdirektion sowie das Tiefbauamt Ausführungsbeschlüsse bewilligen.

Entsprechend der bisherigen Regelung soll die BVD zudem auch in Zukunft ermächtigt werden, für die mit dem Investitionsrahmenkredit Strasse zu finanzierenden Vorhaben die Projektierungskosten bis zu CHF 1 Mio. (inkl. Strassenplanverfahren und vorsorglichem Landerwerb) zu bewilligen. Für Projektierungen mit Kosten von über CHF 1 Mio. unterbreitet die BVD dem Regierungsrat entsprechende Kreditanträge.

Diese Regelung hat sich in den vergangenen Jahren sehr gut bewährt. Sie verkürzt und vereinfacht die Abläufe in der Verwaltung und ist aus verwaltungsökonomischen Gründen beizubehalten.

4.4 Berichterstattung an die BaK über die Mittelverwendung

Die Bau-, Energie-, Verkehrs- und Raumplanungskommission (BaK) wird jährlich über den Stand der Umsetzung des IRK informiert.

Sie wird künftig nach Ablauf der ordentlichen Gültigkeitsdauer eines Rahmenkredits, insbesondere auch über die Projekte informiert, für die noch Mittel aus dem ausgelaufenen Rahmenkredit abzulösen sind. Damit wird die nötige Transparenz sichergestellt.

5. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

5.1 Rahmenkreditsumme

Der IRK Strasse 2022–2025 umfasst eine Verpflichtungssumme von brutto CHF 280 Mio., die in den vier Jahren ab 2022 für neue Ausgaben für die Kantonsstrassen bewilligt werden kann. Davon werden die Beiträge des Bundes an die Agglomerationsprojekte sowie allfällige Gemeindebeiträge und Beiträge Dritter abzuziehen sein. Weil die Beiträge allerdings noch nicht mit Sicherheit feststehen, ist ein Bruttobetrag zu bewilligen.

Verpflichtungssumme brutto	CHF	280 000 000
Voraussichtliche Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen	CHF	18 000 000
Weitere voraussichtliche Beiträge von Bund, Gemeinden und Dritten	CHF	2 000 000
Voraussichtliche Nettoinvestitionen	CHF	260 000 000

5.2 Aufteilung nach Schichten und Oberingenieurkreisen

Die mit dem IRK Strasse beantragten Mittel sollen wie folgt eingesetzt werden (in CHF):

	OIK I	OIK II	OIK III	OIK IV	Total TBA
Schicht 3: Verkehrssicherheit	65 252 000	100 090 000	35 273 000	61 775 000	261 390 000
Schicht 4: Aus- und Neubau	1 190 000	12 700 000	220 000	4 500 000	18 610 000
Total	66 442 000	112 790 000	35 493 000	66 275 000	280 000 000

5.3 Liste der grösseren Investitionsvorhaben

In der Beilage sind die grösseren Investitionen in die Kantonsstrassen während der Jahre 2022–2025 aufgelistet (Stand März 2021). Die Liste ist weder abschliessend noch verbindlich. Es ist möglich, dass vereinzelt anstelle aufgelisteter Vorhaben noch nicht aufgeführte Massnahmen über den vorliegenden IRK finanziert werden. Kleinere Projekte mit voraussichtlichen Kosten von weniger als CHF 500 000 und Grossprojekte, die der Grosse Rat mit Objektkrediten einzeln bewilligt, sind nicht aufgeführt. Von den 127 aufgeführten Projekten weisen 71 eine Bruttoinvestition von mehr als CHF 2 Mio. auf.

5.4 Kreditart / Konto / Rechnungsjahr

Produktgruppe: Infrastrukturen Nr. 09.09.9100

Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG in Form eines Rahmenkredits gemäss Art. 53 FLG. Zahlungen werden gestützt auf Ausführungsbeschlüsse gemäss Ziffer 5 des Beschlusses geleistet. Die voraussichtlichen Zahlungen und die Einnahmen aus Beiträgen von Bund und Gemeinden sind in der Finanzplanung in folgenden Konten eingestellt:

1579 501000	Bau von Kantonsstrassen
1579 611000	Rückerstattung von Gemeinden für Strassenbau
1579 630000	Investitionsbeiträge des Bundes für Strassenbau

5.5 Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen

Diese Angaben können erst in den Ausführungsbeschlüssen für die konkreten Projekte gemacht werden.

5.6 Bezug zur gesamtkantonalen Investitionsplanung

Sämtliche im IRK enthaltenen Projekte sind mit der gesamtkantonalen Investitionsplanung abgestimmt. Es wird demnach nicht zugunsten der Strassenprojekte auf andere, in der Planung eingestellte Projekte, verzichtet werden müssen. Die gesamtkantonale Investitionsplanung wird dem Grossen Rat jeweils in der Novembersession, im Rahmen der Debatte zum Voranschlag sowie zur Aufgaben- und Finanzplanung, unterbreitet.

5.7 Personelle Auswirkungen

Das vorliegend ausgewiesene Investitionsvolumen und die sich im Bau befindlichen Projekte sowie die Einzelbauvorhaben stellen das Tiefbauamt vor grosse personelle Herausforderungen. Es ist geplant, den IRK Strasse 2022–2025 mit dem bestehenden Stellenetat des Tiefbauamts zu bewältigen.

5.8 Folgekosten

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagen, die mit dem vorliegenden Investitionsrahmenkredit realisiert werden, liegt in der Grössenordnung der neuen Verpflichtungen. Bei einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von rund 50 Jahren resultieren aus dem Investitionsrahmenkredit Strasse Folgekosten in der Grössenordnung von rund CHF 5 Mio. pro Jahr. Diese entstehen grösstenteils im baulichen Unterhalt. Weil Netzerweiterungen nicht Bestandteil des IRK Strasse sind, ergeben sich keine spürbaren Folgekosten im betrieblichen Unterhalt.

6. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

Der IRK Strasse 2022–2025 unterstützt mit den vorgesehenen Investitionen die Ziele 1 und 4 der Richtlinien der Regierungspolitik 2020 und trägt so zur Vision 2030 des Regierungsrates bei. Die vorgesehenen Massnahmen sind eine Voraussetzung für ein langfristig attraktives Strassennetz, das den Anforderungen von Bevölkerung und Wirtschaft genügt.

7. Auswirkungen auf die Gemeinden

Der Bedeutung des Kantonsstrassennetzes als Rückgrat für viele Verkehrsbeziehungen entsprechend, arbeitet der Kanton bei der Planung, der Projektierung, dem Bau und dem Betrieb seiner Strassen partnerschaftlich mit den Gemeinden zusammen. Die Zusammenarbeit erlaubt Kanton und Gemeinden ihre Massnahmen auf dem gesamten Strassennetz gegenseitig abzustimmen und somit insgesamt zu optimieren. An der Finanzierung der Kantonsstrassen beteiligen sich die Gemeinden nur im Masse von Zusatzbestellungen, die über den Standard des Kantons hinausgehen. Häufig beschliessen die Gemeinden im Zuge der Massnahmen des Kantons auch Anpassungen an ihrem Gemeindestrassennetz. Die diesbezüglichen Kosten tragen sie selbst.

Nicht selten werden überdies im Zuge von Massnahmen auf den Kantonsstrassen gleichzeitig die Werkleitungen (Wasser, Abwasser, Strom, Gas, Kommunikation) saniert. Die Werkeigentümer tragen die jeweiligen Projektkosten oder agieren als Bauherren.

8. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Mit dem Investitionsrahmenkredit wird ein Bruttoinvestitionsvolumen von rund CHF 280 Mio. ausgelöst. Die direkte Wertschöpfung erfolgt zum grössten Teil in den betroffenen Regionen.

Der Nutzen eines hinreichend ausgebauten und sicheren Kantonsstrassennetzes für die Wirtschaft und die gesamte Bevölkerung ist gross. Gesellschaft und Wirtschaft sind in sehr hohem Masse darauf ausgerichtet, sich zwischen Arbeits-, Einkaufs, Wohn- und Freizeitort frei zu bewegen. Gleiches gilt für Konsum- und Investitionsgüter. Ohne gut funktionierende Kantonsstrassen, die das Rückgrat für die kantonale und regionale Erschliessung bilden, sind die heute üblichen Gesellschafts- und Wirtschaftsformen nicht denkbar. Die Investitionen ins Kantonsstrassennetz unterstützen zudem die Ziele der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie. Mit dem Strassenverkehr verbunden sind jedoch auch Lärm und Beeinträchtigung der Luftqualität. Deshalb ergeben sich auch negative Effekte auf Umwelt, Klima und Bevölkerung.

9. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen:

- Beschlussentwurf
- Liste der grösseren Investitionen