

Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat

25. Juni 2024

Nr. 2024-431 R-150-13 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Abschluss des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen 2020 bis 2023

I. Zusammenfassung

Seit 2012 entscheidet der Landrat alle vier Jahre über das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen (UHP).

Das System des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen hat sich bewährt. Die drei bisherigen Programme haben den Nachweis erbracht, dass sie mit ihrer Transparenz und Flexibilität Planungssicherheit schaffen und einen optimalen Einsatz der verfügbaren Ressourcen ermöglichen. Davon profitiert die Urner Volkswirtschaft direkt.

Das dritte Unterhaltsprogramm deckte vier Jahre ab (2020 bis 2023) und berücksichtigte die Erkenntnisse aus den vorhergehenden Programmen. Die bewilligten 36,5 Mio. Franken konnten fast vollständig eingesetzt werden. Die verbleibenden knapp 10'000 Franken entsprechen einer Abweichung von 0,03 Prozent.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|------|--|----|
| I. | <i>Zusammenfassung</i> | 1 |
| II. | Ausführlicher Bericht..... | 3 |
| 1. | Ausgangslage..... | 3 |
| 1.1. | Das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen (UHP)..... | 3 |
| 1.2. | Das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2020 bis 2023 | 5 |
| 1.3. | Anpassungen am Unterhaltsprogramm 2020 bis 2023 | 6 |
| 2. | Bericht zum Einsatz der finanziellen Mittel | 6 |
| | Budget (jährlich)..... | 6 |
| | Rahmenkredit (Verpflichtungskredit)..... | 6 |
| 3. | Massnahmenliste | 7 |
| 4. | Erkenntnisse und Lehren | 12 |
| III. | Antrag | 13 |

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

| | | |
|--------------|--|------|
| Abbildung 1: | Entstehung und Ablauf des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen | 5 |
| Tabelle 1: | Übersicht der Budgetausschöpfung 2020 bis 2023 | 7 |
| Tabelle 2: | Übersicht der bearbeiteten/nicht bearbeiteten Projekte der Massnahmenliste | 8-11 |

II. Ausführlicher Bericht

Vorbemerkung: Dieser Bericht und die darin enthaltenen Listen betrachten nur das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen. Massnahmen, die über eigene Kredite und Budgets verfügen, sind nicht Bestandteil.

1. Ausgangslage

1.1. Das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen (UHP)

Der Kanton Uri besitzt ein Kantonsstrassennetz von rund 153 Kilometern Länge. Gemäss dem kantonalen Strassengesetz vom 22. September 2013 (StrG; RB 50.1111) ist der Regierungsrat zuständig für den Unterhalt der Kantonsstrassen (s. Art. 22 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. a)¹.

Der Neuwert der Kantonsstrassen samt der dazugehörigen Strassenanlagen (s. Art. 4 StrG)² wird gemäss dem aktuellen Stand der Technik auf gegen 1,5 Milliarden Franken geschätzt. Diese Schätzung zeigt den grossen Anlagenwert. Der Regierungsrat hat die dauernde Aufgabe, die Kantonsstrassen und alle dazugehörenden Bauten und Anlagen so instand zu halten, dass ihre Funktion, aber auch ihr Wert möglichst erhalten bleiben.

Diese Aufgabe wird in der Umsetzung erschwert durch die Rahmenbedingungen der jährlich wiederkehrenden internen Abläufe (Budget und Bewilligungsprozess) und durch externe Einflüsse auf die Projekte wie Verzögerungen bei Bewilligungsverfahren, Einsprachen bei Vergaben, Witterungseinflüsse, fehlende Ressourcen, Bauzeitverlängerungen aufgrund unvorhergesehener Vorkommnisse, verzögerte Rechnungsstellungen der Beauftragten, neue Vorhaben Dritter und anderes mehr.

Die Folgen können sein, dass das Budget nicht ausgeschöpft werden kann und dass sich der Zustand der Strassen und Strassenanlagen zunehmend verschlechtert, weil notwendige Instandstellungsarbeiten nicht in Angriff genommen werden können. Dies führt wiederum mittel- und/oder langfristig dazu, dass die Unterhaltskosten zum Zeitpunkt der Umsetzung höher sind, oder wenn nichts geschieht, dass der Kanton bei den Strassen und Strassenanlagen einen Vermögensverlust in Kauf nehmen muss.

¹ 3. Kapitel: ZUSTÄNDIGKEIT

Artikel 22 Bezeichnung und Inhalt

- 1 Zuständig für eine öffentliche Strasse ist, wem die Hoheit über diese Strasse zusteht. Insbesondere ist dieses Gemeinwesen oder diese Person verantwortlich für die Planung, den Bau und Ausbau, den Unterhalt, den Betrieb und die Benutzung dieser Strasse. Der Regierungsrat kann in ausgewiesenen Härtefällen mit den betroffenen Einwohnergemeinden für den Winterdienst abweichende Vereinbarungen treffen.
- 2 Im Rahmen der Strassenhoheit und soweit dieses Gesetz nichts Anderes bestimmt, handelt: a) der Regierungsrat bei Kantonsstrassen;

² Artikel 4 Begriff der Strasse

- 1 Zur öffentlichen Strasse gehören alle Bauten und Anlagen, die zu ihrer Funktion aus technischen, betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind.
- 2 Dazu gehören namentlich die Verkehrsflächen, Signale und Markierungen, Entwässerungsanlagen, Gehwege und Trottoirs, die Beleuchtung, Anlagen für den Immissionsschutz, Ausweichs- und Haltebuchten sowie Personenunterstände für den öffentlichen Verkehr, Busspuren, Radwege, Neben- und Unterhaltsanlagen, trennende Grünstreifen und Bepflanzungen.

Um die negativen Einflüsse der internen und externen Rahmenbedingungen auf die Umsetzung der Unterhaltmassnahmen zu dämpfen und einen grösseren Handlungsspielraum zu haben, hat der Regierungsrat im Jahr 2012 beschlossen, dem Landrat jeweils einen Verpflichtungskredit über einen Zeitraum von vier Jahren zu beantragen und ein entsprechendes Unterhaltsprogramm genehmigen zu lassen.

Finanzrechtlich hat sich der Regierungsrat damals auf Artikel 39 Absatz 4 der Finanzhaushaltsverordnung vom 21. Oktober 2009 (FHV; RB 3.2111) berufen, da er den Verpflichtungskredit als Rahmenkredit für mehrere in einem Programm zusammengefasste Einzelvorhaben versteht, was das neue Vorgehen letztlich möglich machte.

Das Programm, in dem mehrere Einzelvorhaben zusammengefasst werden, trägt den Titel «Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen» und ist eigentlich eine Liste mit den dringenden Strassensanierungsprojekten, die während der Programmperiode umgesetzt werden müssen.

Bei der Erarbeitung des Strassengesetzes vom 22. September 2013 wurde das Erstellen eines Programms für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen für eine Programmperiode in Artikel 37 festgeschrieben.

Für die Erstellung des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen wurde eigens ein Verfahren entwickelt (siehe Abbildung 1, Seite 3 oben). Ausgangspunkt bilden die Zustandsuntersuchungen, die für jeden Kantonsstrassenabschnitt alle fünf Jahre gemacht werden. Aus diesen Untersuchungen lässt sich der Handlungs-, sprich der Sanierungsbedarf, ableiten.

Da der Handlungsbedarf weit grösser ist als die jährlich zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, wird anhand der Strategie Strasse festgelegt, welche Sanierungsprojekte vorrangig umgesetzt werden sollen (Investitionsprioritäten).

Die Strategie Strasse ist ein Führungsinstrument und berücksichtigt einerseits die Bedeutung einer Kantonsstrasse auf dem Hintergrund des Verkehrsaufkommens (Anzahl Pendler, Wirtschaftsunternehmen, Tourismusverkehr, öffentlicher Verkehr) und legt andererseits die entsprechend benötigte Erschliessungsqualität, sprich den Ausbaustandard, fest. Je höher die Erschliessungsqualität ist, desto wichtiger ist die Instandhaltung dieser Strasse.

Der Landrat bewilligte an der Mai-Session 2012 erstmals einen derartigen Rahmenkredit gestützt auf das vom Regierungsrat vorgelegte «Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2012 bis 2015». Mit Inkrafttreten des Strassengesetzes per 1. Januar 2014 wurde die zweistufige Konzeption mit Programmabschluss des Regierungsrats und dazugehörigem Ausgabenabschluss des Landrats gesetzlich verankert (vgl. Art. 37 und 50 StrG).

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen hat diese Konzeption die Erwartungen erfüllt. Das Vorgehen via Programm ist transparent. Dank der Flexibilität innerhalb des Programms und dank des Übertrags von nicht ausgeschöpftem Budget auf das Folgejahr können die zur Verfügung stehenden Mittel effizient eingesetzt werden. Über den Einsatz der finanziellen Mittel wird nach Ablauf der Periode ein Bericht erstellt.

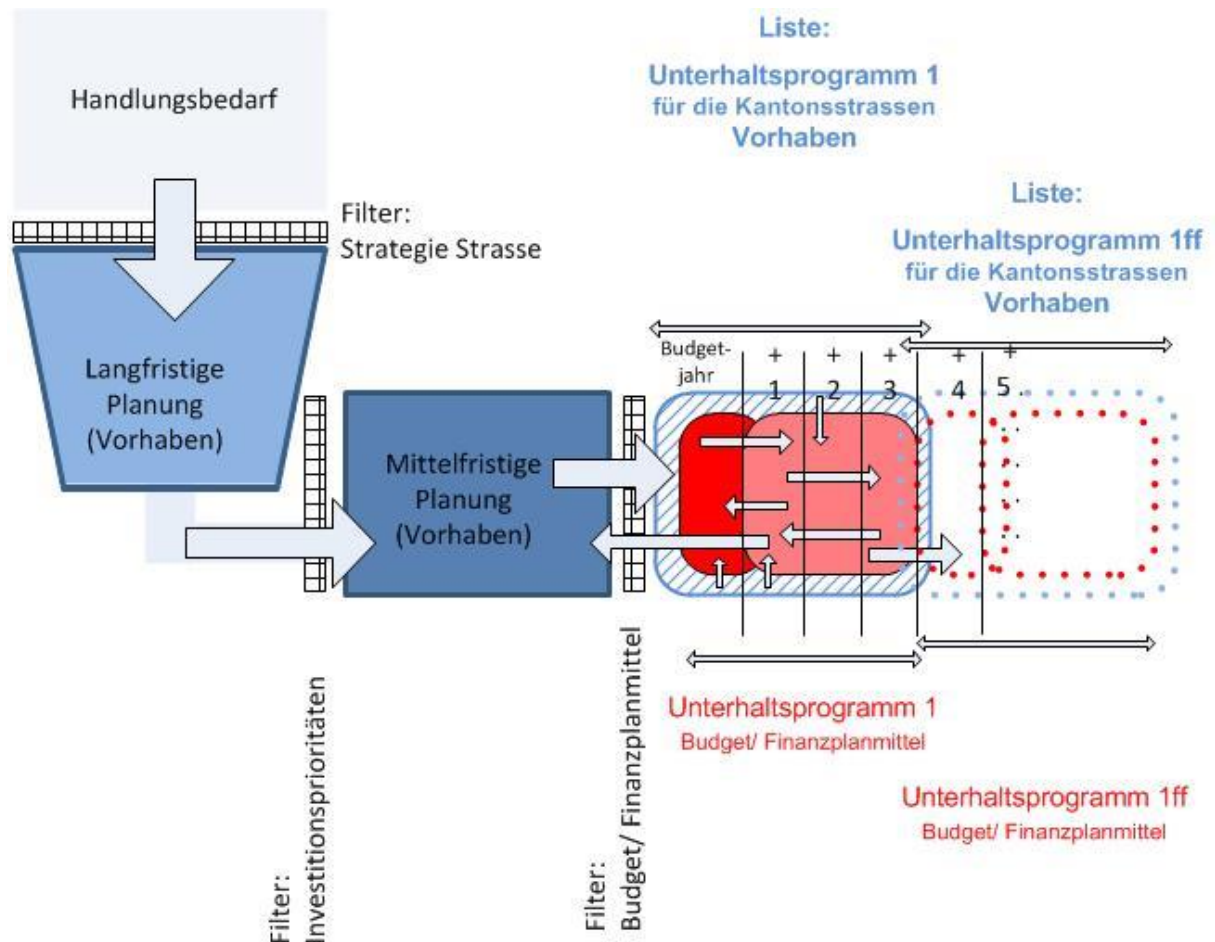


Abbildung 1: Entstehung und Ablauf des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen

1.2. Das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2020 bis 2023

Am 2. April 2019 beschloss der Regierungsrat das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2020 bis 2023. Am 16. April 2019 brachte er dem Landrat das «Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2020 bis 2023/Massnahmenliste inklusiv Grobkostenschätzung» zur Kenntnis und beantragte den damit verbundenen Rahmenkredit.

Der Landrat hat am 19. Juni 2019 mit 47 zu 11 Stimmen bei 0 Enthaltungen beschlossen (LRB Nr. 2019-46 L-150):

1. *Der Rahmenkredit von 36,5 Mio. Franken für den Unterhalt der Kantonsstrassen 2020 bis 2023 wird beschlossen.*
2. *Der Regierungsrat wird ermächtigt, nicht ausgeschöpfte Budgetanteile eines Budgetjahrs innerhalb der Vierjahresperiode auf das nächste Budgetjahr zu übertragen.*
3. *Der Regierungsrat wird ermächtigt, Ende 2019 nicht ausgeschöpfte Budgetanteile auf das Budgetjahr 2020 zu übertragen. Der Verpflichtungskredit des Rahmenprogramms 2020 bis 2023 erhöht sich damit um den gleichen Betrag.*

4. *Über den Einsatz der finanziellen Mittel ist nach Ablauf der Periode ein Bericht zu erstellen.*

1.3. Anpassungen am Unterhaltsprogramm 2020 bis 2023

In der Periode 2020 bis 2023 mussten keine Anpassungen am Unterhaltsprogramm beantragt werden.

2. Bericht zum Einsatz der finanziellen Mittel

Mit dem vorliegenden Bericht erstattet der Regierungsrat Rechenschaft über die getroffenen Massnahmen und den Einsatz der Mittel.

Budget (jährlich)

Dank der Flexibilität, die das Unterhaltsprogramm ermöglicht, konnten die finanziellen Mittel sehr effizient eingesetzt werden.

Anstatt der in der Strategie Strasse festgelegten 11,5 Mio. Franken pro Jahr wurden die Ausgaben für die Jahre 2020 und 2021 bei der Planung stark reduziert. Damit wurden die erwarteten Ausgaben für die West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) berücksichtigt. Der Baubeginn der WOV verzögerte sich aber wegen Einsparungen und Beschwerden markant. Das Unterhaltsprogramm ist in so einem Fall flexibel genug und es wurden diverse Projekte von der zweiten in die erste Hälfte des Programms verschoben, ohne dass der Rahmenkredit angepasst werden musste.

Der Budgetübertrag wurde von 2022 auf 2023 benutzt. 2020 und 2021 konnten die nicht ausgeschöpften Mittel im Rahmen des normalen Budgetprozesses für das Folgejahr berücksichtigt werden.

Rahmenkredit (Verpflichtungskredit)

Der Rahmenkredit wurde vollumfänglich ausgeschöpft. Die Minderausgaben von 9'916 Franken entsprechen einer Abweichung von 0,03 Prozent gegenüber dem Rahmenkredit von 36,5 Mio. Franken.

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Verpflichtungs- kredit |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------------|
| UHP 2020-2023 | 6'000'000 | 7'500'000 | 11'500'000 | 11'500'000 | 36'500'000 |
| | | | | | |
| Budget am 1. Jan. | 9'000'000 | 9'500'000 | 9'000'000 | 9'500'000 | |
| Übertrag vom Vorjahr | | - | - | 458'071 | |
| Nachtragskredit Juni 2020 Verschiebung WOV > UHP | 1'300'000 | | | | |
| | 1'300'000 | - | - | 458'071 | |
| Budget 31. Dez. | 10'300'000 | 9'500'000 | 9'000'000 | 9'958'071 | 36'500'000 |
| Rechnung | 9'816'727 | 8'194'488 | 8'541'929 | 9'936'940 | 36'490'084 |
| Übertrag auf Folgejahr | | | 458'071 | | |
| Differenz (nicht ausgeschöpft) | 483'273 | 1'305'512 | - | 21'131 | 9'916 |

Tabelle 1: Übersicht der Budgetausschöpfung 2020 bis 2023

3. Massnahmenliste

Zum Unterhaltsprogramm gehört eine Liste von Unterhaltsmassnahmen, die in den vier Jahren der Programmdauer bearbeitet werden sollen (LA.2019-0125_II). Die Gesamtsumme der Kosten der in der Liste enthaltenen Massnahmen ist höher als die voraussichtlich gemäss Finanzplanung in dieser Zeitperiode zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Mit diesem Ansatz ist gewährleistet, dass genügend Massnahmen respektive Projekte zur Verfügung stehen, um externe Einflüsse auf die einzelnen Vorhaben auszugleichen und die jeweils zur Verfügung stehenden Budgetkredite verlustfrei ausschöpfen zu können. Massnahmen, die nicht innerhalb der Programmperiode ausgeführt oder abgeschlossen werden konnten, wurden in die Massnahmenliste des Unterhaltsprogramms 2024 bis 2027 übernommen.

Bei folgenden Projekten waren grössere Abweichungen zu den geplanten Arbeiten zu verzeichnen:

- Unvorhergesehene Zustandsveränderungen

Der Zustand des Strassennetzes verschlechtert sich laufend. Das zeigt sich nicht nur in den Inspektionsresultaten, sondern auch bei den Sofort- oder Notmassnahmen. Insbesondere auf den Passstrassen gibt es oft wenig Spielraum.

- H17, Klausenstrasse

In Spiringen und Unterschächen waren Unterhaltsbedarf und Kosten in einzelnen Projekten höher als erwartet. Andere Arbeiten in diesem Abschnitt wurden deshalb zurückgestellt.

- H19.1, Furkastrasse

Diverse Massnahmen auf der Furkastrasse wurden auf das nächste UHP verschoben, da zwischen Hospental und Realp dringliche Sanierungsarbeiten ausgeführt werden mussten.

- K2, Gotthardstrasse

Im Urner Talboden konnten deutlich weniger Projekte umgesetzt werden als geplant. Einerseits wegen Einsprachen oder Beschwerden im Projekt selbst oder andererseits als Folge der Verzögerungen bei WOV und Halbanschluss. 2022 konnte mit der Belagssanierung Erstfeld innerorts ein grosses Projekt umgesetzt werden

- K24, Rynächtstrasse

Die Arbeiten am Knoten Kastelen konnten wegen Einsprachen und Beschwerden im letzten UHP nicht abgeschlossen werden; sie konnten aber 2020 bis 2023 ausgeführt werden.

| Strasse/Vorhaben | Massnahmen | Bearbeitet JA / NEIN |
|---|--|-------------------------|
| <i>Allgemeines</i> | | |
| Grundlagen Strassennetz Kanton Uri | Grundlagen, Inspektionen, Berichte | JA |
| Bauwerksüberwachungen | Messungen und Überwachungen | JA |
| Verkehrstechnik | Planung, Monitoring | JA |
| Planungen, Koord. und Strassenrechnung | | JA |
| <i>Kleinprojekte und Vorbereitungen</i> | | |
| Verschiedene kleine Projekte und Diverses | Vorabklärungen, Kleinprojekte, div. | JA |
| Neue Signalisation im Urner Talboden | Neue Strassensignalisation aus rGVK | JA |
| <i>Neues Strassengesetz 1. Januar 2014</i> | | |
| Direkte Kostenfolgen aus dem neuen StrG | Beleuchtung, Fussgängerstreifen | JA |
| <i>Unvorhergesehene Zustandsveränderung</i> | | |
| Ganzes Netz Kantonsstrassen | Unvorhergesehene Massnahmen | JA |
| <i>H11, Sustenstrasse</i> | | |
| Scheiteltunnel | Sanierung Grenztunnel mit Kt. Bern | JA |
| Wassen innerorts, H11 | Verkehrssicherheit, Erneuerung | NEIN |
| Meien West | Verkehrssicherheit und öV | NEIN |
| Untere Rässeggbrücke | Gesamtsanierung | JA |
| Deportertunnel+Leggist.Gal. | Ersatz von Elektromech.+Beleucht. Anl. | JA |
| <i>H17, Klausenstrasse</i> | | |
| Bürglen innerorts | Bushalteplatz Post | NEIN |
| Bürglen innerorts | Verkehrssicherheit und öV, EWA Kurve | NEIN |
| Bürglen Sankt Sebastian | Verkehrssicherheit und Umgestaltung | NEIN |
| Witterschwanden | Verkehrssicherheit und öV | JA |
| Spiringen innerorts, Postplatz | Verkehrssicherheit und öV | NEIN |
| Spiringen innerorts, Kipfen | Verkehrssicherheit und BHS | NEIN |
| Spiringen bis Unterschächen | Instandsetzung und Erneuerung Belag | JA |
| Unterschächen innerorts | Bushaltstellen Post und Querung | NEIN |
| Klausenpass, Balm | Verkehrssicherheit und öV | NEIN |
| Unterschächen bis Klausenpass | Instandsetzung und Erneuerung Belag | NEIN |
| Sanierung Stützmauer Rämßen | Sanierung Bruchsteinmauer H17 | NEIN |
| Klausenpass - Kt. Grenze | Erneuerung und Ersatz im Perimeter | JA |
| <i>H19.1 Furkastrasse</i> | | |
| Realp bis Kantonsgrenze VS | Baulicher Unterhalt, diverse Bereiche | JA |

| | | |
|-------------------------------------|---|------|
| <i>H19.2 Oberalpstrasse</i> | | |
| Kreisel Eyboden - Kreisel Dorf | Verkehrssicherheit/MIV, LV und öV | NEIN |
| Unterführung Schöni/MGB | Stützmauer Sanieren und Verankern | NEIN |
| Galerie Oberalpsee | Betonsanierung der Galerie, San. Belag | JA |
| Oberalppass | Verkehrssicherheit | JA |
| <i>K2, Gotthardstrasse</i> | | |
| Altdorf innerorts | Sanierung Werkleitungen und Fahrbahn | JA |
| Flüelerstrasse | Gesamtsanierung inkl. Langsamverkehr | NEIN |
| Flama Altdorf und Schattdorf | Flama nach Inbetriebnahme WOV | NEIN |
| Kreisel Kollegi | Belagsanierung | JA |
| Kreisel Kollegi - Grundgasse | Neuer Strassenquerschnitt | JA |
| Grundgasse - Langmattgasse | Deckbelagsanierung | JA |
| Areal Kollegi, Verlegung LV | Verlegung Trottoir auf Innenseite Mauer | JA |
| Knoten Schächen mit Anschlüssen | Knoten inkl. Langsamverkehr | JA |
| Knoten Adlergarten | Sanierung Knoten / Verkehrssicherheit | JA |
| Knoten Militärstrasse | Umbau nach WOV | JA |
| Erstfeld innerorts, Mitte, Bahnhof | Ausbau Kantonsstrasse und Bahnhof | NEIN |
| Erstfeld innerorts, Süd | | JA |
| Silenen Schützen | Umgestaltung mit neuem Radweg | NEIN |
| Stützmauer Schützen/Stalden/Feld | Ersatz Stützmauer | NEIN |
| Amsteg innerorts | Kernfahrbahn | JA |
| Intschi bis Göschenen | Belagsanierung andere Hälfte AWU | JA |
| Gotthardstrasse Intschiflüe | Felssicherung | JA |
| Intschialpbachbrücke | Ersatzneubau | JA |
| Gurtellen, Wassnerwald | Totalsanierung / Brückensanierung | JA |
| Standeltaltunnel | Sanierung Tunnelbeleuchtung | NEIN |
| Standeltaltunnel | Sanierung Entwässerung, Fahrbahn | JA |
| Wassen innerorts, K2 | Umgestaltung Zentrum und Lärmbeläge | NEIN |
| Pfaffensprung | Brückensanierung | JA |
| <i>K21 Seelisbergstrasse</i> | | |
| Bushaltestelle Laui | Verkehrssicherheit und öV | NEIN |
| Schillerbalkon | Stabilisierung Stützkonstruktion | JA |
| Trottoir und STM vor Schillerbalkon | Sanierungsarbeiten | JA |
| Seelisberg | Sanierung Strassenbeleuchtung | JA |

| | | |
|--|---------------------------------------|------|
| Seelisbergerstrasse | Baulicher Unterhalt | NEIN |
| <i>K22, Bauerstrasse</i> | | |
| Seedorferbrücke - Überführung N2 | Belagsanierung | NEIN |
| Knoten K24 bis Knoten nach Reussbrücke | Anteile 5111.5010.00 aus 5111.5010.60 | JA |
| Bushaltestelle Kreisschule | Strassenanteil an Umbau BHS | NEIN |
| Strasse/Vorhaben | Massnahmen | NEIN |
| <i>K23, Isenthalerstrasse</i> | | |
| Isleten bis Chäppelicher | Sanierungen | JA |
| Kehrtunnel | Tunnelbeleuchtung | JA |
| <i>K24, Rynächtstrasse</i> | | |
| Knoten Kastelen | Totalsan. Strasse u. Knoten Kastelen | JA |
| Knoten Kornmattstrasse | Sanierung | NEIN |
| Kornmattstrasse | Planung, Sanierung | NEIN |
| Kastelen bis Kreisel Rynächt | Strassensanierung | JA |
| <i>K25, Bahnhofstrasse</i> | | |
| ganze Strecke | Belagsanierung u. Strassenquerungen | JA |
| <i>K26, Attinghauserstrasse</i> | | |
| UF Walter Fürst - Reussbrücke | Abtretung an Gde | JA |
| Langsamverkehr | Knoten Burgstrasse - Reussweg | NEIN |
| <i>K27, Bristenstrasse</i> | | |
| <i>K28, Gurtellerbergstrasse</i> | | |
| <i>K29, Andermatt innerorts</i> | | |
| Gotthardstrasse | Abtretung an Gde. | NEIN |
| Gotthardstrasse | Tristel | JA |
| <i>K30, Hospental innerorts</i> | | |
| <i>K31, Göschenen innerorts</i> | | |
| Kreisel Göschenen bis UF SBB | Strassensan. und Rückhaltesystem | JA |
| <i>K32, Flüelen innerorts</i> | | |
| Aufhebung Kreisel A4 | Planung | NEIN |
| <i>K33, Spitalstrasse</i> | | |
| <i>K34, Industriestrasse</i> | | |
| Umlegung im Anschlussbereich HA2 | Anschluss an Werkmatt und HA2 | JA |

Tabelle 2: Übersicht der bearbeiteten/nicht bearbeiteten Projekte der Massnahmenliste

4. Erkenntnisse und Lehren

Das Hauptziel des Unterhaltsprogramms wurde erreicht: Der notwendige Handlungsspielraum, um negative Auswirkungen aus sich ändernden Rahmenbedingungen (Projektgenehmigung, Vergabesicherheit, Zustandsentwicklung, Nachbarprojekte, Budget) zu dämpfen, konnte erfolgreich gewahrt werden und die Bestimmungen der Finanzhaushaltsverordnung (FHV) konnten eingehalten werden.

Neben den strategischen Instrumenten ist das Unterhaltsprogramm ein entscheidendes Mittel, um die knappen Ressourcen optimal einsetzen zu können. Es ermöglicht die benötigte Flexibilität und sichert die notwendige Kontinuität, ohne die Bearbeitungsqualität zu mindern.

Das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2020 bis 2023 war bereits das dritte dieser Art für die Kantonsstrassen Uri.

In der Grunddisposition hat es gut funktioniert, für das Folgeprogramm 2024 bis 2027 wurden lediglich kleine Optimierungen gemacht.

Der zunehmend schlechte Zustand des Strassennetzes macht sich bemerkbar, die unplanbaren Unterhaltsarbeiten verdrängen die geplanten Instandhaltungen immer mehr. Gerade in diesem schwierigen Umfeld und auch bei grossen Verschiebungen - wie bei der WOV - hat das Unterhaltsprogramm aber seinen Wert bewiesen.

Erfolgsfaktoren

- Flexibilität und Kontinuität;
- Planungssicherheit;
- Budgetübertrag;
- Optimaler Mitteleinsatz, auch bei Verzögerungen im Projektablauf (100 % Budgetausschöpfung);
- Ausreichender Projektvorrat;
- Konzentration auf das Wesentliche;
- Durchgängigkeit zwischen Massnahmenliste, Zustandserfassung und Erhaltungsplanung.

Optimierungspotenzial

- Bessere Quantifizierung der unvorhergesehenen Massnahmen bereits bei der Erarbeitung des neuen UHP.

Lehren

- Im Unterhaltsprogramm 2024 bis 2027 sind viele Projektierungen für spätere Ausführungen vorgesehen, um einen angemessenen Puffer an ausführungsfähigen Projekten zu haben;
- Wenn Schlüsselprojekte wie die WOV oder der Halbanschluss grosse zeitliche Ungewissheiten beinhalten, ist die Eventualplanung für andere Projekte umso wichtiger.

Fazit

Das Unterhaltsprogramm:

- Ist ein geeignetes Instrument für den Unterhalt der Kantonsstrassen;
- Hat die Zielsetzungen des Landratsbeschlusses erreicht;
- Schafft Planungs- und Finanzierungssicherheit;
- Ermöglicht eine optimale Ausschöpfung der finanziellen Mittel im Sinne der Strategie Strasse.

III. Antrag

Gestützt auf diese Berichterstattung beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

Vom Schlussbericht zum Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2020 bis 2023 wird Kenntnis genommen.