

# Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat

---

31. März 2020

## **Nr. 2020-203 R-150-13 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Abschluss des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen 2016 bis 2019**

### **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 (Art. 22 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. a)<sup>1</sup>.

Der Neuwert der Kantonsstrassen samt der dazugehörigen Strassenanlagen (Art. 4 StrG)<sup>2</sup> wird gemäss dem aktuellen Stand der Technik auf gegen 1,5 Mrd. 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.

---

#### <sup>1</sup> **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 Benützung 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;

##### <sup>2</sup> **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, Ausweichts- und Haltebuchten sowie Personenunterstände für den öffentlichen Verkehr, Busspuren, Radwege, Neben- und Unterhaltsanlagen, trennende Grünstreifen und Bepflanzungen.

Diese Aufgabe wird in der Umsetzung erschwert 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 der Zustand der Strassen und Strassenanlagen sich 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, der Kanton bei den Strassen und Strassenanlagen einen Vermögensverlust in Kauf nehmen muss.

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 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 Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri 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 macht.

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 müssten.

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

Für die Erstellung des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen ist eigens ein Verfahren entwickelt worden (s. Abbildung 1, Seite 3). 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 aber 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 Pendlerinnen und 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.

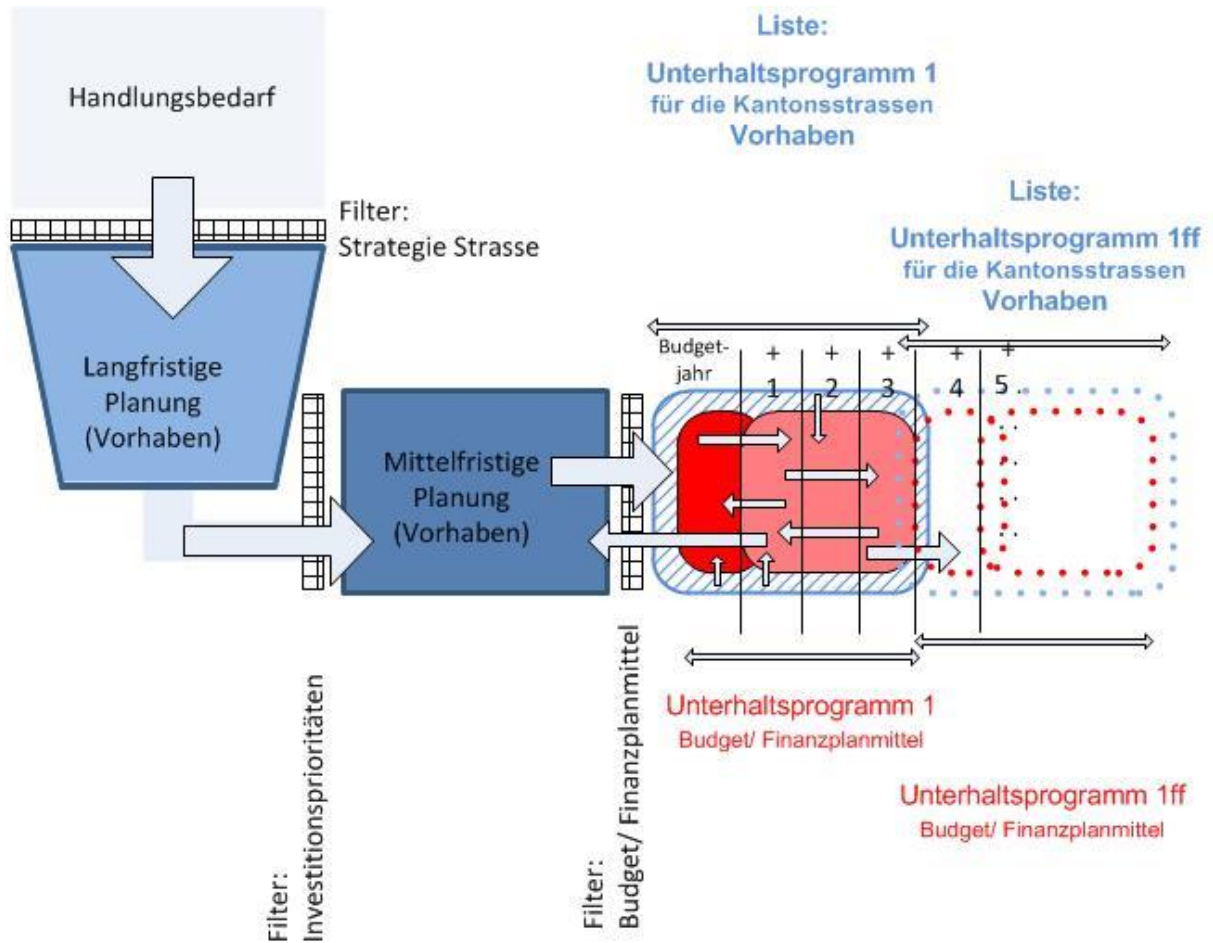


Abbildung 1: Entstehung und Ablauf des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen

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 ist die zweistufige Konzeption mit Programmabschluss des Regierungsrats und dazugehörigem Ausgabenbeschluss des Landrats gesetzlich verankert worden (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.

## 1.2 Das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2016 bis 2019

Am 31. März 2015 hat der Regierungsrat beschlossen, dem Landrat das «Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2016 bis 2019/Massnahmenliste inklusive Grobkostenschätzung» zur Kenntnis zu bringen und den damit verbundenen Rahmenkredit zu beantragen.

Der Landrat hat am 27. Mai 2015 mit 53 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen beschlossen (Landratsbeschluss [LRB] Nr. 2015-49 L-150):

1. *Der Rahmenkredit von 22,6 Mio. Franken für den Unterhalt der Kantonsstrassen 2016 bis 2019 gemäss Unterhaltsprogramm in der Beilage 1 wird beschlossen.*
2. *Der Regierungsrat wird ermächtigt, nicht ausgeschöpfte Budgetanteile eines Budgetjahrs innerhalb der Vier-Jahresperiode auf das nächste Budgetjahr zu übertragen.*
3. *Der Regierungsrat wird ermächtigt, Ende 2015 nicht ausgeschöpfte Budgetanteile auf das Budgetjahr 2016 zu übertragen. Der Verpflichtungskredit des Rahmenprogramms 2016 bis 2019 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 2016 bis 2019**

#### **1.3.1 Bristenstrasse und Stützmauer Elmen (Intschi)**

Am 7. März 2017 hat der Regierungsrat einen Vorschusskredit von 1,3 Mio. Franken aufgrund des Ereignisses vom 5. März 2017 auf der Bristenstrasse beschlossen. Am 4. April 2017 erhöhte er den Vorschusskredit um 200'000 Franken auf insgesamt 1,5 Mio. Franken.

Der Landrat hat am 21. Juni 2017 einen Nachtragskredit von 1,0 Mio. Franken für die Sanierung der Stützmauer Elmen beschlossen. Die Stützmauer Elmen liegt zwischen der Intschi-Flüeh und Intschi. Als Bauwerk zwischen der Strasse und der Bahnlinie ist sie gemeinsames Eigentum von Kanton Uri und SBB.

Mit Beschluss vom 15. November 2018 lehnte es der Landrat aber ab, den Verpflichtungskredit um diese insgesamt 2,5 Mio. Franken zu erhöhen. Dieser Betrag musste somit in den beiden verbleibenden Jahren des UHP wieder eingespart werden und stand dem ordentlichen Unterhalt nicht mehr zur Verfügung.

#### **1.3.2 Kreditumlagerung von der WOV zum UHP**

Damit die West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) den Kantonshaushalt nicht zusätzlich belastet, wurde 2015 im Rahmen der Budgetplanung der Betrag für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen (UHP; Konto 5111.5010.00) um den im jeweiligen Jahr benötigten Betrag für die WOV gekürzt. Die Summe von UHP und WOV entspricht somit in der Budget- und Finanzplanung jeweils dem Betrag, der in der Finanz- und Langfristplanung für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen vorgesehen war.

Ursprünglich sollte die Abstimmung zur WOV bereits im Frühling 2015 stattfinden. Mit dem Abstimmungstermin im Herbst konnten 2015 keine relevanten Ausgaben mehr getätigt werden, zudem sorgten weitere Verzögerungen, dass die Kosten für die WOV erst deutlich später anfallen als in den

ursprünglichen Finanzplanungen vorgesehen. Die in der Periode 2015 bis 2019 nicht benötigten Mittel für die WOV können nur genutzt werden, wenn sie dem UHP zugeschlagen werden und so dem baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen zur Verfügung stehen.

Der Landrat hat am 15. November 2017 beschlossen, dass die in der Periode 2015 bis 2019 nicht benötigten Gelder der WOV dem UHP gutgeschrieben werden. Er erhöhte damit den Verpflichtungskredit um 8,1 Mio. Franken auf neu 30,7 Mio. Franken.

### **1.3.3 Furka und Urnerboden**

Der Landrat beschloss am 13. Februar 2019 einen weiteren Nachtragskredit von 1,0 Mio. Franken für dringliche Arbeiten am Furkapass und auf dem Urnerboden. Da es sich um das letzte Jahr des UHP handelte, erhöhte er auch den Verpflichtungskredit um 1,0 Mio. Franken auf neu 31,7 Mio. Franken.

## **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. Durch den Budgetübertrag können die negativen Auswirkungen von Verzögerungen im Projektverlauf (z. B. durch Einsprachen bei der Projektgenehmigung) gemindert werden.

2017 und 2019 wurde der Budgetkredit mit Nachtragskrediten erhöht. Der Budgetübertrag von einem Jahr auf das nächste lag jeweils unter 5 Prozent. 2019 wurde das Budget um zirka 40'000 Franken überschritten.

### **Rahmenkredit (Verpflichtungskredit)**

Der aufgestockte Rahmenkredit wurde vollumfänglich ausgeschöpft, ja sogar leicht überschritten. Die Mehrausgaben von 40'608 Franken entsprechen 0,13 Prozent des Rahmenkredits von 31,7 Mio. Franken.

	2016	2017	2018	2019	Verpflichtungs- kredit
<b>UHP 2016-2019</b>	7'800'000	8'000'000	4'000'000	2'800'000	<b>22'600'000</b>
Übertrag WOV			7'100'000	1'000'000	8'100'000
Ausgleich Vorschusskredit Bristenstrasse			-1'500'000		
Ausgleich Nachtragskredit Intschi			-1'000'000		
<b>Budget am 1. Jan.</b>	<b>7'800'000</b>	<b>8'000'000</b>	<b>8'600'000</b>	<b>3'800'000</b>	
Übertrag vom Vorjahr		383'391	412'257	489'844	
Vorschusskredit Bristenstrasse		1'500'000			
Nachtragskredit Intschi		1'000'000			
Nachtragskredit Urnerboden / Furkapass				1'000'000	1'000'000
	7'800'000	10'883'391	9'012'257	5'289'844	
<b>Budget 31. Dez.</b>	<b>7'800'000</b>	<b>10'883'391</b>	<b>9'012'257</b>	<b>5'289'844</b>	<b>31'700'000</b>
<b>Rechnung</b>	<b>7'416'609</b>	<b>10'471'134</b>	<b>8'522'413</b>	<b>5'330'452</b>	<b>31'740'608</b>
Übertrag auf Folgejahr	383'391	412'257	489'844		
<b>Differenz (nicht ausgeschöpft)</b>	-	-	-	<b>-40'608</b>	<b>-40'608</b>

Tabelle 1: Übersicht der Budgetausschöpfung 2016 bis 2019

### 3. Massnahmenliste

Zum Unterhaltsprogramm gehört eine Liste von Unterhaltsmassnahmen, die in den vier Jahren der Programmdauer bearbeitet werden sollen. 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 2020 bis 2023 übernommen.

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

- H11, Sustenstrasse:  
Aufgrund des schlechten Zustands mussten umfangreichere Sanierungsmassnahmen im Abschnitt Wassen-Deportertunnel vorgenommen werden als geplant. Diese waren erst im nächsten UHP vorgesehen. Das Aufforstungsprojekt in Färnigen wurde aus dem vorangehenden UHP übernommen.

- H17, Klausenstrasse:  
Die Baudirektion investiert jedes Jahr zwischen 0,25 und 0,5 Mio. Franken auf dem Urnerboden in den Strassenunterhalt. Der Bereich zwischen Urnerboden-Dorf und der Klausen-Ranch hat sich aber soweit verschlechtert, dass dieser im Jahr 2019 unbedingt zusätzlich saniert werden musste und ein weiteres Zuwarten nicht angebracht war.
- H19.1, Furkastrasse:  
Auf der Furkastrasse im Bereich Fuchsegg wurde 2018 in einer Sofortmassnahme der talseitige Strassenrand gesichert. Um Folgeschäden zu vermeiden, mussten 2019 in diesem Bereich noch der Strassenbelag und die Entwässerung saniert werden.

Nach zwei grossen Lawinenabgängen in den Wintern 2017/2018 und 2018/2019 mussten diverse Schäden an der Strasse behoben werden.

- H19.2, Oberalpstrasse:  
Die elektromechanische Sanierung des Grindtunnels zur Verbesserung der Verkehrssicherheit war eine Restanz aus dem letzten UHP.

Die Galerie Oberalpsee musste wegen ihres sehr schlechten Zustands einer Sofortmassnahme unterzogen werden. Diese stellt sicher, dass die Galerie noch zehn bis 15 Jahre durchhält, bevor sie ersetzt werden muss. Bei der Galerie Oberalpsee handelt sich um ein gemeinsames Objekt des Kantons und der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB).

- K2, Gotthardstrasse:  
Im letzten UHP wurden die Hauptarbeiten an der Meitschligenbrücke aus finanziellen Gründen verschoben. Ein weiterer Aufschub war nicht möglich.

Die Intschialpbachbrücke musste wegen ihres schlechten Zustands so rasch wie möglich saniert werden und wurde deshalb gleich im Anschluss an die Meitschligenbrücke in Angriff genommen.

Die Sanierung der Stützmauer Elmen wurde als Sofortmassnahme nötig, nachdem grosse Deformationen in Richtung Bahngleis festgestellt wurden. Bei der Stützmauer Elmen handelt es sich um ein gemeinsames Objekt des Kantons und der SBB.

Mit den Verzögerungen im Bewilligungsverfahren der WOV verschieben sich auch die entsprechenden Projekte im UHP, beispielsweise der Knoten Schächen.

- K21, Seelisbergstrasse:  
Die Sanierung des Schillerbalkons war aufwendiger als erwartet, insbesondere da auch noch der anschliessende Bereich mit Stützmauer und auskragendem Gehweg sofort saniert werden musste.

- K24, Rynächtstrasse:  
Das Plangenehmigungsverfahren für den Knoten Kastelen konnte wegen Einsprachen und Beschwerden nicht abgeschlossen werden. Die Arbeiten können erst im nächsten UHP ausgeführt werden.
- K27, Bristenstrasse:  
Nach dem Ereignis vom 5. März 2017, bei dem ein Teil der Bristenstrasse abrutschte, waren umfangreiche Sofort- und Sanierungsmassnahmen nötig.

Strasse/Vorhaben	Massnahmen	Bearbeitet JA/NEIN
<b>Allgemeines</b>		
Grundlagen Strassennetz Kanton Uri	Grundlagen, Inspektionen, Berichte	JA
Bauwerksüberwachungen	Messungen und Überwachungen	JA
Verkehrstechnik	Planung, Monitoring, Auswertung	JA
Planung, Koordination, Strassenrechnung	Erfassen, Erstellen und Auswerten StrRG	JA
Verschiedene kleine Projekte und Diverses	Vorabklärungen, Kleinprojekte u. Diverses	JA
<b>H11, Sustenstrasse</b>		
Wassen-Deportertunnel	San.-/Bauprojekte: Umsetzung Strategie	JA
Färnigen, Schutz vor Naturgefahren	Wiederaufforstungsprojekt	JA
Meien West	Sanierung bezüglich Verkehrssicherheit	NEIN
Deportertunnel und Leggistein-Galerie	Altersbedingter Ersatz EM u. Beleuchtung	NEIN
<b>H17, Klausenstrasse</b>		
Witterschwanden	Bushaltestelle u. Strasse anpassen	JA
Bürglen innerorts	Verkehrssicherheit und ÖV	JA
Spiringen innerorts	Verkehrssicherheit und ÖV	NEIN
Äbnet bis Remsenberg	Sanierung Oberbau	JA
Pilotprojekt Sanierung Stützmauer H17	Sanierung von Bruchsteinmauern Typ H17	NEIN
Obere Balm	Sanierung Oberbau	JA
Stützmauer Schlierenegg	Sanierung Stützmauer	JA
Urnerboden, Alpkäserei	Sanierung Oberbau u. Bushaltestelle	JA
Urnerboden, Dörfli-Kantonsgrenze	Sanierungsmassnahmen	JA
<b>H19.1, Furkastrasse</b>		
<b>H19.2, Oberalpstrasse</b>		
Kreisel Andermatt Nord-Kreisel Dorf	Verkehrsführung/Sicherheit LV u. ÖV	JA



<b>Strasse/Vorhaben</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>Bearbeitet JA/NEIN</b>
Grindtunnel	Elektromechanische Anlage	JA
Unterführung Schöni/MGB	Stützmauer Sanieren u. Verankern	JA
Galerie Oberalpsee	Elektromechanische Anlage	JA
Galerie Oberalpsee	Betonsanierung der Galerie u. San. Belag	JA
<b><i>K2, Gotthardstrasse</i></b>		
Altdorf innerorts	Sanierung	JA
Knoten Schächen mit Anschlüssen	Knoten mit sep. Führung Langsamverkehr	JA
Knoten Adlergarten	Sanierung Knoten/Verkehrssicherheit	JA
Brücke Stille Reuss-Militärstrasse	San. Bushaltestelle inkl. Knoten Militärstrasse	JA
SABA Erstfeld	Strassenabwasser-Behandlungsanlage	JA
Erstfeld innerorts, Nord und Süd	Totalsanierung Strassenabschnitt	JA
Silenen, Stützmauer Schützen	Ersatz Stützmauer	NEIN
Selderbach-Dörfli LOS 3	Sanierung	NEIN
Amsteg-Intschi	Stützmauer SBB	JA
Intschialpbach-Brücke	Ersatzneubau	JA
Meitschlingen Reussbrücke	San. Fahrbahnplatte und Brückenkörper	JA
Gurtellen, Wassnerwald	Totalsanierung Strassenabschnitt	JA
Wassen innerorts	San. Oberbau und Entwässerung	JA
<b><i>K21, Seelisbergstrasse</i></b>		
Bushaltestelle Laui	Sanierung Bushaltestelle	NEIN
Schillerbalkon	Stabilisierung Stützkonstruktion	JA
<b><i>K22, Bauerstrasse</i></b>		
Seedorferbrücke-Überführung N2	Gesamtsanierung	JA
Choltalbrücke bis Dorfplatz Bauen	Sanierung Strassenkörper	JA
<b><i>K23, Isenthalerstrasse</i></b>		
Stützmauer Chäppeli	Sanierung Stützmauer	JA
Chäppelicher-Birchi	Ausweichstelle Birchi	JA
<b><i>K24, Rynächtstrasse</i></b>		
Knoten Rynächt-Stille Reuss	Totalsan. Strasse u. Knoten Chastelen	JA
Kornmattstrasse	Planung Sanierung	NEIN

Strasse/Vorhaben	Massnahmen	Bearbeitet JA/NEIN
<b>K25, Bahnhofstrasse</b>		
Sanierung Bahnhofstrasse	Sanierung Oberbau	JA
<b>K26, Attinghauserstrasse</b>		
Unterführung Walter Fürst-Reussbrücke	Abtretung an die Gemeinde	NEIN
<b>K27, Bristenstrasse</b>		
Amsteg-St Antoni	Sanierung, Oberbau, Belag, Stützmauern	JA
Amsteg-Lawinengalerie	Behebung Blocksturzgefahr	JA
Lawinengalerie-Bristen	Strassensanierung, ÖV	JA
<b>K28, Gurntellerbergstrasse</b>		
<b>K29, Andermatt innerorts</b>		
Gotthardstrasse	Abtretung an die Gemeinde Andermatt	NEIN
<b>K30, Hospental innerorts</b>		
<b>K31, Göschenen innerorts</b>		
Bahnhof Göschenen	Strassensanierung	JA
<b>K32, Flüelen innerorts</b>		
<b>K33, Spitalstrasse</b>		
Ausbau/Sanierung	Abschlussarbeiten/Landerwerb	JA
<b>K34, Industriestrasse</b>		
Abschnitt Süd und Nord	Sanierung	JA
<b>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal</b>		
Flankierende Massnahmen	Markierungen und Signalisationen	JA
Investitionsaufwand rGVK	Vorbereitender Aufwand im Unterhalt	JA
<b>Neues Strassengesetz</b>		
Direkte Kostenfolgen aus dem neuen StrG	Beleuchtungen, Bushaltestellen, Fussgängerstreifen	JA
<b>Unvorhergesehene Zustandsveränderungen</b>		
Ganzes Netz Kantonsstrassen	Massnahmen aufgrund unvorhergesehenen Zustandsveränderungen	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 Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri konnten eingehalten werden.

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

Das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2016 bis 2019 war das Zweite dieser Art für die Kantonsstrassen Uris.

In der Grunddisposition hat es gut funktioniert, für das Folgeprogramm 2020 bis 2023 wurden lediglich kleine Optimierungen gemacht.

Es bleibt das Problem, dass Nachtragskredite in den ersten Jahren des UHP nur budgetwirksam sind und keinen Einfluss auf den Verpflichtungskredit haben. Die Ausgaben, die beispielsweise zur Behebung von ausserordentlichen Situationen nötig waren, müssen in einem späteren Jahr wieder eingespart werden. Das Zusammenspiel zwischen WOV-Kredit und UHP ist anspruchsvoll, insbesondere da es sich um unterschiedliche Ausgaben handelt. Beim UHP sind es gebundene, bei der WOV neue Ausgaben.

Der grosse Betrag von 4,0 Mio. Franken unter dem Thema unvorhergesehene Zustandsveränderungen erweckte den Anschein, diese Summe stehe bereit. Dabei handelte es sich lediglich um einen Platzhalter respektive um einen Anteil an der Überbuchung.

##### **Erfolgsfaktoren:**

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

##### **Optimierungspotenzial:**

- Der Einfluss von unvorhergesehenen Ereignissen und unerwartet raschen Zustandsverschlechterungen auf den Verpflichtungskredit wurde zu wenig berücksichtigt.
- Einfacherer Austausch von Mitteln zwischen WOV und UHP.

**Lehren:**

- Im Unterhaltsprogramm 2020 bis 2023 wurde die Position unvorhergesehene Zustandsänderungen mit einem kleineren Betrag abgebildet.
- Im Unterhaltsprogramm 2020 bis 2023 sind wieder viele Projektierungen für spätere Ausführung vorgesehen, um einen angemessenen Puffer an ausführungsbereiten Projekten zu haben.

**5. 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.

**6. Antrag**

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

Der Landrat nimmt den Schlussbericht zum Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2016 bis 2019 zur Kenntnis.