

# Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat

---

16. Mai 2023

## **Nr. 2023-268 R-150-13 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Ausgabenbeschluss für das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2024 bis 2027**

### **I. Zusammenfassung**

*Seit 2012 entscheidet der Landrat alle vier Jahre über das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen (UHP). Die letzten Unterhaltsprogramme enthielten Finanzmittel in der Höhe von knapp 40 Mio. Franken für jeweils vier Jahre. Dies insbesondere, weil durch die temporären Reduktionen des Unterhaltsprogramms die Mittel für die West-Ost-Verbindung (WOV) angespart wurden.*

*Das System des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen hat sich bewährt. Die bisherigen Programme 2012 bis 2015, 2016 bis 2019 und 2020 bis 2023 haben den Nachweis erbracht, dass sie mit ihrer Transparenz und Flexibilität Planungssicherheit schaffen und einen optimalen Einsatz der verfügbaren Ressourcen ermöglichen. Das UHP kann dank dem Übertrag von nicht ausgeschöpftem Budget auf das Folgejahr die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel effizient für die Strassen einsetzen. Kommt es bei einem Projekt zu Verzögerungen - etwa wegen Einsparungen - können andere Projekte vorgezogen werden. Davon profitieren die Urner Bevölkerung und die Volkswirtschaft ganz direkt.*

*Das vierte Unterhaltsprogramm deckt wiederum vier Jahre ab (2024 bis 2027) und berücksichtigt die Erkenntnisse aus den vorhergehenden Programmen. Beantragt werden 46 Mio. Franken. Der Landrat kann jährlich den Budgetkredit neu festlegen und so die finanzielle Kontrollfunktion ausüben. Je nach Entwicklung der Finanzlage sowie unter Berücksichtigung neuer Ausgaben im Strassenbereich kann die Summe der jährlichen Budgetkredite durch den Landrat korrigiert werden.*

*Das UHP 2024 bis 2027 weist den in der Strategie Strasse beschlossenen jährlichen Betrag von 11,5 Mio. Franken aus (Nr. 2019-220 R-150-13 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zur Strategie Strasse 2019). Damit kann die kontinuierliche Verschlechterung der Strasseninfrastruktur zwar nicht aufgehalten werden, sie wird aber auf den in der Strategie festgelegten Zielwert abgedämpft. Die Unterstützung des Bundes mit Beiträgen über die Agglomerationsprogramme hilft dabei und entlastet den Staatshaushalt, wenn die Vorhaben rechtzeitig umgesetzt werden können.*

## Inhaltsverzeichnis

I.	<i>Zusammenfassung</i> .....	1
II.	Ausführlicher Bericht.....	4
1.	Ausgangslage.....	4
2.	Allgemeines zum Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen .....	5
2.1.	Wie funktioniert das UHP? .....	5
2.2.	Wie entsteht die Aufgabenliste für das UHP?.....	6
2.3.	Die Vorteile eines UHP.....	7
3.	Strassenzustand gestern - heute - morgen.....	8
3.1.	Wo liegen die Herausforderungen aktuell? .....	9
3.2.	Was beinhaltet das UHP nicht?.....	9
3.3.	Ausgewiesener Finanzbedarf Kantonsstrassen.....	10
4.	Das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2024 bis 2027 .....	10
4.1.	Massnahmenliste UHP enthält die Vorhaben.....	10
4.2.	Abhängigkeiten UHP mit der West-Ost-Verbindung (WOV).....	11
5.	Das UHP 2024 bis 2027 im Gesamtrahmen .....	11
III.	Antrag .....	11

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Entstehung und Ablauf des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen .....	5
Abbildung 2:	Kreislauf baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen.....	7
Abbildung 3:	Schadensentwicklung .....	8
Abbildung 4:	Anteil Strassenoberflächen in schlechtem Zustand .....	9

## Glossar Kredite

Verpflichtungskredit	Ein Verpflichtungskredit ermächtigt die zuständige Verwaltungseinheit, bis zu einer bestimmten Summe für einen bestimmten Zweck Verpflichtungen einzugehen. Verpflichtungskredite werden als Objekt-, Rahmen- und Zusatzkredite bewilligt.
Rahmenkredit	Der Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für mehrere in einem Programm zusammengefasste Einzelvorhaben. (Im Gegensatz dazu ist der Objektkredit ein Verpflichtungskredit für ein Einzelvorhaben.)
Zahlungskredit	Ein Zahlungskredit gibt die Ermächtigung, während eines Kalenderjahrs für einen bestimmten Zweck Ausgaben bis zu einem bestimmten Höchstbetrag zu tätigen. Zahlungskredite werden als Budget-, Nachtrags- oder Vorschusskredite bewilligt.

Budgetkredit	Mit dem Budgetkredit ermächtigt die Legislative die Exekutive, die Jahresrechnung für den angegebenen Zweck bis zum festgelegten Betrag zu belasten. (Der Nachtragskredit ist die Ergänzung eines nicht bestehenden oder nicht ausreichenden Budgetkredits.)
Globalbudget	Die Verwaltung erhält für einen bestimmten Aufgabenbereich und eine definierte Dauer ein Globalbudget zugesprochen. Dies ist heute beispielsweise im Personalbereich in Anwendung. Die jährlich zur Verfügung stehende Summe darf überschritten werden, sofern die Summe des Globalbudgets über die Projektphase hinweg ausgeglichen ist.

## II. Ausführlicher Bericht

### 1. Ausgangslage

Der Kanton Uri besitzt heute ein Kantonsstrassennetz von 153 Kilometern Länge. Die Kantonsstrassen sind gemäss dem Strassengesetz des Kantons Uri (StrG; RB 50.1111) *«im Rahmen der zeitlichen, technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten so zu unterhalten, dass eine sichere Benützung gewährleistet ist. Massgebend sind die Zweckbestimmung und die Verkehrsbedeutung der öffentlichen Strasse.»* (Art. 33 StrG).

Der Neuwert dieser Strassenanlagen gemäss dem aktuellen Stand der Technik wird auf gegen 1,5 Milliarden Franken geschätzt. Dieser hohe Inventarwert erfordert eine kontinuierliche, zeitlich- und kostenoptimierte Instandhaltung der Strassenanlagen und ist aus volkswirtschaftlicher Sicht von grosser Bedeutung.

Nach Artikel 37 Absatz 1 StrG beschliesst der Regierungsrat ein Programm für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen. Das Programm bezeichnet alle Strassenunterhaltsvorhaben, die in der Programmperiode ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen, und nennt deren mutmasslichen Kosten (Art. 37 Abs. 2 StrG). Der Landrat beschliesst die mit dem Programm für den baulichen Unterhalt verbundenen Ausgaben (Art. 50 StrG).

Grundlage für den vorliegenden Kredit ist das Unterhaltsprogramm 2024 bis 2027, das der Regierungsrat am 9. Mai 2023 beschlossen hat.

Der Landrat bewilligte 2012 erstmals einen derartigen Rahmenkredit gestützt auf ein Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen. Das zweite UHP berücksichtigte die Erfahrungen, die in der Umsetzung gemacht wurden, und wurde vom Landrat im Mai 2015 bewilligt. An der Landratssession vom 27. Mai 2015 beschloss er die mit dem UHP 2016 bis 2019 verbundenen Ausgaben von 22,6 Mio. Franken als Rahmenkredit. Dieser Betrag berücksichtigte, dass in der gleichen Periode 14,6 Mio. Franken für die WOV vorgesehen waren. Im UHP 2020 bis 2023 waren es 36,5 Mio. Franken und 15,8 Mio. Franken für die WOV. Die Ausgaben für die WOV haben sich dabei wegen der Einsparungen immer wieder verschoben. Das Projekt ist mittlerweile rechtsgültig genehmigt.

Im Strassengesetz ist die zweistufige Konzeption mit Programmabschluss des Regierungsrats und dazugehörigem Ausgabenabschluss des Landrats gesetzlich ausdrücklich verlangt (vgl. Art. 37 und 50 StrG). Aufgrund der bisherigen Erfahrungen hat diese Konzeption die Erwartungen erfüllt. Das Vorgehen via UHP ist transparent. Dank der Flexibilität innerhalb des UHP und dank dem Übertrag 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.

## 2. Allgemeines zum Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen

### 2.1. Wie funktioniert das UHP?

Das UHP ist ein Programmabschluss, der gemäss aktueller Praxis eine Periode von vier Jahren abdeckt. Der Regierungsrat erarbeitet alle vier Jahre ein UHP für die Instandhaltung des Strassennetzes und legt dem Landrat den Rahmenkredit vor.

Das Programm besteht aus einer Liste von Unterhaltsmassnahmen, die in den nächsten vier Jahren 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 die externen Einflüsse auf die einzelnen Vorhaben auszugleichen und die jeweils zur Verfügung stehenden Budgetkredite ausschöpfen zu können. Kommt es bei einem dringenden und wichtigen Projekt zu Verzögerungen - beispielsweise wegen Einsprachen - können andere Projekte vorgezogen werden.

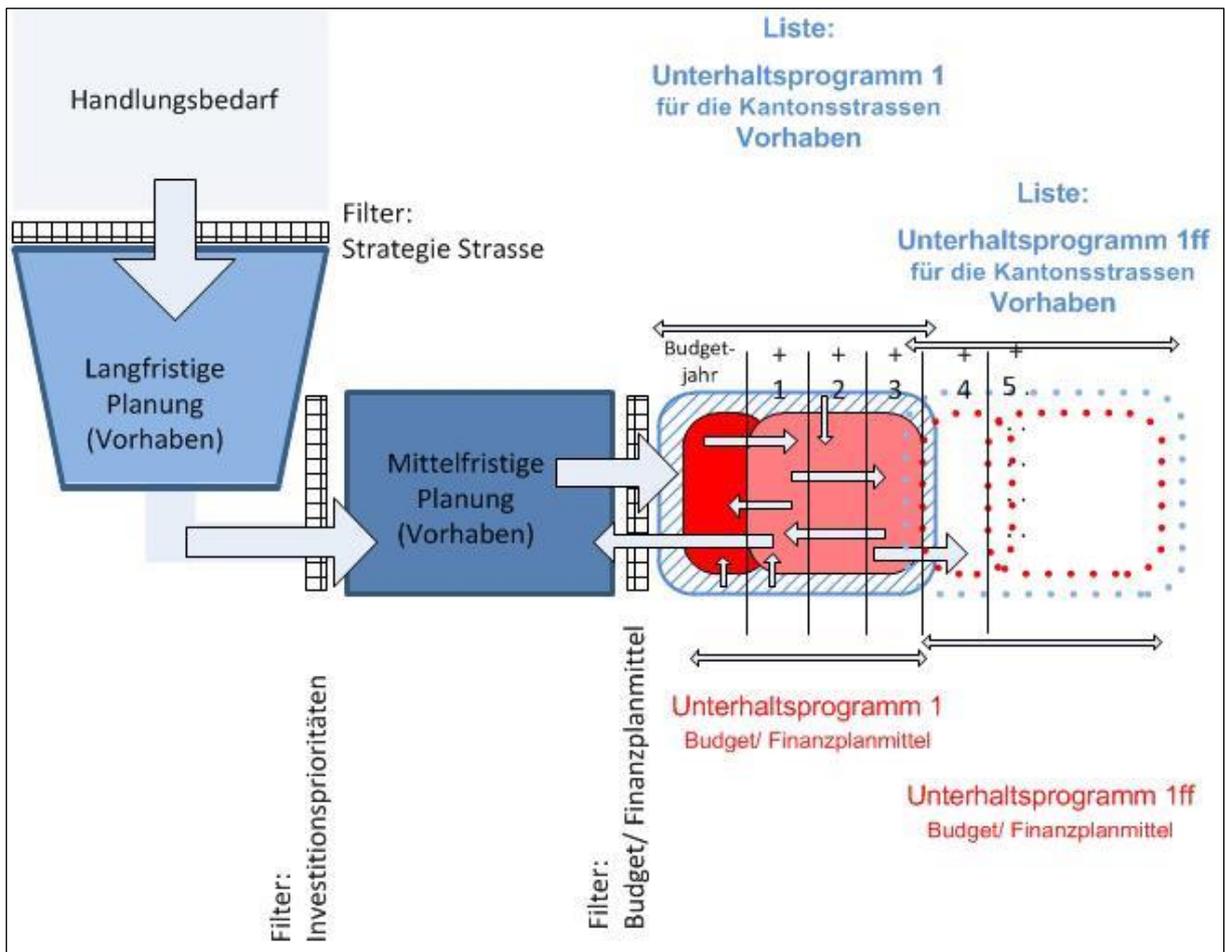


Abbildung 1: Entstehung und Ablauf des Unterhaltsprogramms für die Kantonsstrassen

Der Landrat beschliesst für dieses UHP einen Rahmenkredit (Art. 50 StrG), der nach vier Jahren mit der Vorlage des nächsten Vier-Jahresprogramms erlischt. Noch nicht realisierte oder nur teilweise

realisierte Vorhaben werden ins neue UHP integriert. Nach Abschluss des UHP unterbreitet der Regierungsrat einen Bericht über die abgelaufene Periode.

Sollten aus irgendwelchen Umständen erhebliche Änderungen an der Massnahmenliste notwendig werden, kann ein neues UHP auch zu einem vorgezogenen Zeitpunkt vorgelegt werden. Der jährliche Budgetkredit (Zahlungskredit) für das Kantonsrechnungskonto 5111.5010.00 ist als Globalkredit zu betrachten. Der Betrag des jeweiligen Budgetkredits wird jährlich neu festgelegt. Je nach Entwicklung der Finanzlage sowie unter Berücksichtigung neuer Ausgaben im Strassenbereich kann die Summe der Budgetkredite in der Programmperiode von dem vom Landrat bewilligten Rahmenkredit abweichen.

Sollte es trotz allen Bemühungen nicht gelingen, die zugeteilten Budgetkredite auszuschöpfen, ermächtigt der Landrat den Regierungsrat, den am Jahresende verbleibenden Restkredit dem Budget des Folgejahrs gutzuschreiben. Überträge können insbesondere aus zwei Gründen notwendig werden: Erstens kann es bei den Plangenehmigungs- oder Vergabeverfahren zu Verzögerungen kommen. Zweitens können immer wieder Vergabeerfolge verbucht werden. Das heisst, Projekte konnten tiefer als im Kostenvoranschlag vorgesehen abgeschlossen werden. Dies zeigen die Erfahrungen aus den vergangenen drei Programmperioden deutlich. Ein solcher Übergang soll auch von einem UHP auf das nächste erfolgen können (also z. B. vom Budgetjahr 2023 auf das Budgetjahr 2024). Da die letzten drei Monate im Jahr normalerweise die umsatzstärksten sind, ist der verbleibende Restkredit erst bei Rechnungsabschluss in genügender Genauigkeit bekannt. Werden Budgetkreditüberschreitungen notwendig, ist (wie schon heute üblich) ein Nachtragskredit gemäss Artikel 50 der Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri (FHV; RB 3.2111) anzufordern.

## **2.2. Wie entsteht die Aufgabenliste für das UHP?**

Die noch nicht erledigten Aufgaben aus dem vorangehenden UHP werden in das neue UHP übertragen und mit neuen Aufgaben ergänzt.

Die wichtigste Grundlage ist der bauliche oder verkehrstechnische Zustand der Strassenanlagen. Die einzelnen Anlagen werden im Rahmen des Infrastrukturmanagements alle fünf Jahre inspiziert und beurteilt. Alle Mängel und Schäden werden erfasst und bilden die Grundlage für den Unterhaltsbedarf.

Eine weitere Grundlage bildet die Strategie Strasse und die dazugehörige Prioritätensetzung. Neben der Schwere des Mangels oder Schadens an einer Anlage sind die Anforderungen des betroffenen Strassenabschnitts (Erschliessungsqualität), die Einflüsse geplanter Neu- und Ausbauten oder Vorhaben Dritter, die aktuellen Investitionsprioritäten sowie letztendlich die finanziellen Möglichkeiten Kriterien für die Aufnahme einer Massnahme in das UHP.

Als Instrument für diesen permanenten Evaluationsprozess «das Richtige zielgerecht zum richtigen Zeitpunkt zu tun» dient das Planungs- und Steuerungssystem Strasse (Strategie Strasse gemäss Regierungsratsbeschluss vom 2. April 2019).



Abbildung 2: Kreislauf baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen

### 2.3. Die Vorteile eines UHP

Die Instandhaltung des Strassennetzes ist eine permanente Aufgabe des Kantons Uri. Für den Zeitpunkt der Realisierung der einzelnen Massnahmen gibt es einen gewissen Handlungsspielraum. Über das gesamte Netz betrachtet, wird diese Handlungsfreiheit aber relativiert. Es braucht den dauernden Einsatz von genügend Mitteln, um die Strassen möglichst kosteneffizient in der gewünschten Qualität zu erhalten und der Volkswirtschaft zur Verfügung zu stellen. Das Qualitätsniveau und das tolerierbare Schadenausmass werden vom Regierungsrat in der Strategie Strasse festgelegt.

Da der Rahmenkredit jeweils auf vier Jahre begrenzt ist, bleiben die finanzielle Übersicht und die Transparenz bezüglich der ausgelösten Strassenunterhaltsarbeiten für alle Behörden gewährleistet, und mit den jährlich oder im Voraus festgelegten Budgetkrediten wird die aktuell geltende Budgethoheit nicht tangiert. Zudem schafft der Rahmenkredit Planungssicherheit. Mit seiner Genehmigung werden die notwendigen finanzrechtlichen Grundlagen - insbesondere der Verpflichtungskredit - für alle im UHP enthaltenen Projekte geschaffen. Das führt zu einem optimalen Einsatz der vorhandenen Ressourcen. Aus volkswirtschaftlicher Sicht gewährleistet das UHP schliesslich eine gewisse Konstanz der staatlichen Investitionen.

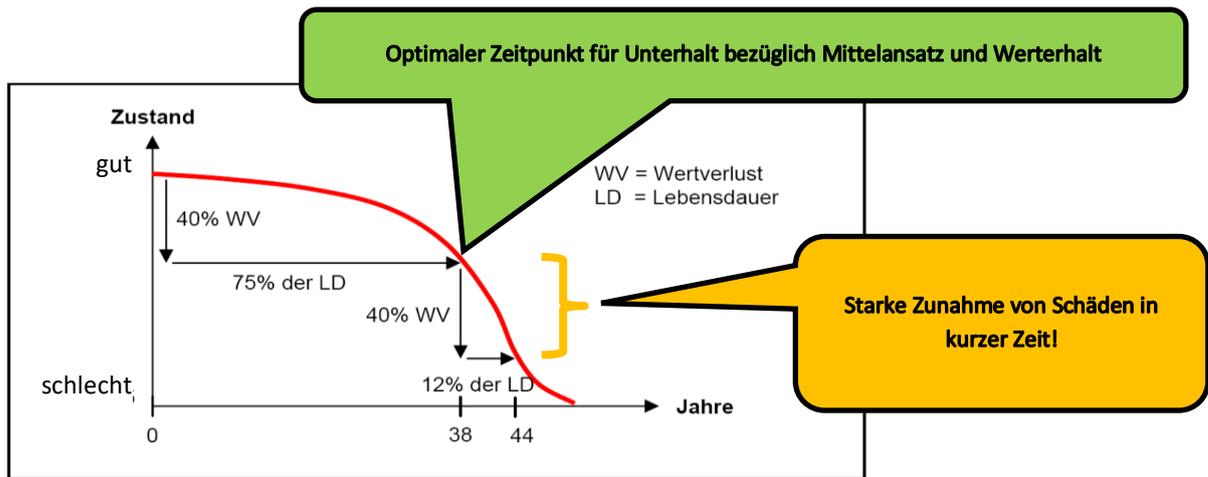
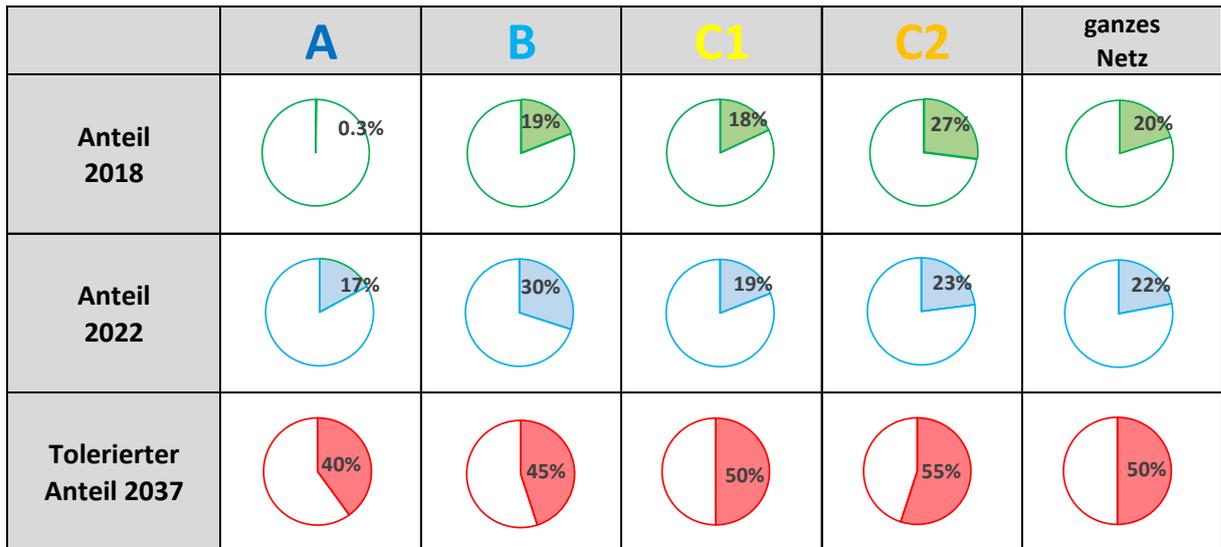


Abbildung 3: Schadensentwicklung

### 3. Strassenzustand gestern - heute - morgen

Seit unterdessen über 15 Jahren werden kontinuierlich und systematisch alle Strassenabschnitte des Kantons inspiziert und bewertet. Jeder Meter der Kantonsstrassen wird spätestens alle fünf Jahre einer gründlichen Inspektion unterzogen. Die Resultate zeigen, dass sich der Zustand der Kantonsstrassen kontinuierlich verschlechtert.

In der Strategie Strasse 2019 wurde die Güterabwägung zwischen dem volkswirtschaftlichen Nutzen und dem Unterhaltsaufwand der Strasseninfrastruktur gemacht. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln gelingt es zwar nicht, den aktuellen Strassenzustand zu halten, es wurde aber ein toleriertes Zielbild für 2037 formuliert. Als Messgrösse für den Zustand der Strasseninfrastruktur bietet sich der Anteil des Strassennetzes an, der die Zustandsnote «schlecht» oder schlechter hat. Betrag dieser 2013 noch 9,3 Prozent, waren es 2018 über 20 Prozent. 2022 betrug der Anteil bereits 22 Prozent mit einer deutlich zunehmenden Tendenz in den EQS A und B.



Grün = Anteile im Jahr 2018, Blau = Anteile im Jahr 2022, Rot = tolerierter Anteil Jahr 2037

Abbildung 4: Anteil Strassenoberflächen in schlechtem Zustand

*Lesehilfe: Heute befinden sich 30 Prozent der in EQS B eingeteilten Strassenabschnitte in schlechtem Zustand (blauer Kreisbogen oben in der 2. Spalte). Die Strategie toleriert künftig eine Zunahme dieses Anteils auf 45 Prozent bis ins Jahr 2037 (roter Kreisbogen unten in der zweiten Spalte).*

### 3.1. Wo liegen die Herausforderungen aktuell?

Nicht rechtzeitig ausgeführte und oft um Jahre zurückgestellte Massnahmen führen zu einer kontinuierlichen Verschlechterung des gesamten Strassennetzes, und zwar in Strassen aller Erschliessungsqualitäten. Zusätzlich verursachen zurückgestellte Massnahmen Zusatzkosten, da der Schaden überproportional zunimmt und die zunächst vorgesehene Massnahme Jahre später durch eine teurere (weil umfangreichere) Sanierung ersetzt werden muss.

### 3.2. Was beinhaltet das UHP nicht?

Das UHP beinhaltet weder Aus- und Neubauten des Strassennetzes noch neue Schutzbauten. Für solche neuen Vorhaben braucht es Einzelvorlagen entsprechend den Finanzkompetenzen. Bei neuen Ausgaben von über 1 Mio. Franken ist eine Volksabstimmung notwendig. Das UHP beinhaltet nur Unterhalts-, Erneuerungs- oder Ersatzmassnahmen, also Massnahmen, deren Kosten mittelbar oder unmittelbar gebundene Ausgaben sind und über das Konto 5111.5010.00 Baulicher Unterhalt Kantonsstrassen abgewickelt werden. Das UHP beinhaltet ausschliesslich Massnahmen bei Kantonsstrassen.

Folgende Massnahmen sind nicht Bestandteil des UHP, da für sie separate Finanzierungen bestehen:

- das Radwegnetz ausserhalb von Kantonsstrassenprojekten (5111.5010.60)
- die West-Ost-Verbindungsstrasse (5111.5010.10)
- baulicher Umweltschutz Kantonsstrassen (5111.5010.06)
- die Anpassung Busnetz an das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) (5111.5010.12)
- Bauerstrasse (5111.5010.22)

- baulicher Unterhalt Bristenstrasse (5111.5010.23)

### **3.3. Ausgewiesener Finanzbedarf Kantonsstrassen**

Der Regierungsrat ist sich den Bedürfnissen und Anforderungen des Strassenbaus, der Bedeutung eines intakten Verkehrsnetzes für den Kanton Uri und den damit verbundenen Kosten bewusst. Die Strategie Strasse 2019 legt fest, wie die knappen Mittel für den Strassenbereich gezielt und mit grösstmöglichem Nutzen für die Bevölkerung und die Wirtschaft einzusetzen sind.

Der kurz-, mittel- und langfristige Finanzbedarf für die Umsetzung der Strategie Strasse 2019 wurde unter Berücksichtigung der getroffenen Anpassungen im Netz den Erschliessungsqualitäten sowie den Anforderungen an den Fahrbahnzustand sowohl für die Investitions- wie auch die Erfolgsrechnung umfassend aktualisiert. Im Hinblick auf die Kantonsfinanzen wird der jährliche UHP-Betrag auf 11,5 Mio. Franken pro Jahr festgelegt. Dazu kommen weitere strassenbezogene Projekte wie WOV, Bristenstrasse, Radwegnetz, Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz usw.

## **4. Das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2024 bis 2027**

Der Regierungsrat beantragt für die Vierjahresperiode im UHP 2024 bis 2027 einen Rahmenkredit in der Höhe von 46 Mio. Franken. Diesen Betrag will die Regierung vollumfänglich für den Unterhalt der Urner Kantonsstrassen verwenden, um die Umsetzung wichtiger Instandsetzungen und Sanierungen anzugehen.

Die Investitionssumme basiert auf dem Unterhaltsbedarf, der aus der Strategie Strasse 2019 hervorgeht (Regierungsratsbeschluss vom 2. April 2019). Darin wird ein jährlicher Bedarf von 11,5 Mio. Franken ausgewiesen. Dies ist der finanzielle Rahmen, der nötig ist, um den Strassenzustand mittelfristig auf einem vertretbaren - wenn auch im Vergleich zu heute deutlich tieferen - Niveau halten zu können. Sollte der nötige Betrag aus Spargründen nicht investiert werden können, wären zusätzliche Verschlechterungen auf dem ganzen Strassennetz nicht zu vermeiden und von Politik und Öffentlichkeit in Kauf zu nehmen. Für den Rahmenkredit soll trotzdem der volle Betrag von 46 Mio. Franken gesprochen werden. So besteht zumindest die Möglichkeit einer Kompensation in den folgenden drei Jahren des UHP.

### **4.1. Massnahmenliste UHP enthält die Vorhaben**

Das UHP 2024 bis 2027 umfasst die Vorhaben, die im Dokument Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2024 bis 2027 aufgeführt sind (Beilage). Die einzelnen Projekte wurden gemäss dem vorgängig beschriebenen Planungsprozess ausgewählt und sind aus technischer, verkehrlicher oder sicherheitstechnischer Sicht allesamt als wichtig und dringend anzusehen. Die Liste enthält auch die Weiterführung der nicht abgeschlossenen Projekte aus dem UHP 2020 bis 2023. Von den aufgezeigten Vorhaben werden nur Projekte im Gesamtumfang des bewilligten Rahmenkredits umgesetzt.

#### **4.2. Abhängigkeiten UHP mit der West-Ost-Verbindung (WOV)**

Die Stimmberechtigten haben im Oktober 2015 der WOV und den damit verbundenen Ausgaben zugestimmt. Die WOV ist eine neue Strasse und wird deshalb nicht im UHP, sondern in einem separaten Strassenbauprogramm (Art. 27 StrG) aufgeführt.

In der Abstimmungsbotschaft wurde festgehalten, dass die WOV den Staatshaushalt nicht zusätzlich belasten darf. In den letzten Unterhaltsprogrammen wurden die Mittel für die WOV bereits eingespart. Zudem stellt der Bund über das Agglomerationsprogramm der dritten Generation ebenfalls Mittel für die WOV zur Verfügung. Diese Auflage aus der Volksabstimmung ist also bereits umgesetzt.

Um den Kantonshaushalt nicht zusätzlich zu belasten, wurden die letzten UHP reduziert, um die Ausgaben für die WOV zu kompensieren. Das ist bereits vollständig erfolgt und zusammen mit den Bundesbeiträgen aus dem Agglomerationsprogramm ist der volle Betrag abgedeckt. Deshalb stehen bereits seit 2022 die ganzen 11,5 Mio. Franken für den Unterhalt zur Verfügung. Der bauliche Unterhalt der Bristenstrasse wird mit einem separaten Unterhaltsprogramm abgebildet.

#### **5. Das UHP 2024 bis 2027 im Gesamtrahmen**

Der Zustand der Urner Kantonsstrassen verschlechtert sich laufend, da nicht überall die nötigen Investitionen getätigt werden können. Mit Blick auf anstehende Grossinvestitionen oder eine unsichere Finanzlage des Kantons können Regierung und Landrat im jährlichen Budgetprozess jeweils lenkend eingreifen. Gerade die Verzögerungen durch Einsprachen bei diversen Grossprojekten zeigen, dass das UHP mit seiner Flexibilität ein wichtiges Element für die Kontinuität und Planungssicherheit ist.

Das nun vorliegende UHP 2024 bis 2027 mit 46 Mio. Franken entspricht den Vorgaben der Strategie Strasse. Von intakten Infrastrukturen im Verkehrsbereich profitieren die Wirtschaft und die Bevölkerung direkt. Um auch weiterhin von den Mitteln aus dem Agglomerationsprogramm profitieren zu können, sollte dem Bund aufgezeigt werden können, dass auch der Kanton seinen Teil beiträgt. Dafür braucht es einerseits die entsprechenden Mittel, es darf aber andererseits auch der zeitliche Rahmen nicht verlassen werden.

### **III. Antrag**

Gestützt auf diese Überlegungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Rahmenkredit von 46 Mio. Franken für den Unterhalt der Kantonsstrassen 2024 bis 2027 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 2023 nicht ausgeschöpfte Budgetanteile auf das Budgetjahr 2024 zu übertragen.

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

Beilage

- Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen; Massnahmenliste 2024 bis 2027