

Beilage zu Botschaft und Entwurf des Regierungsrates an den Kantonsrat von Solothurn vom 9. September 2014:

Globalbudget „Strassenbau“ für die Jahre 2015 bis 2017

Inhaltsverzeichnis:

1.	Einleitende Bemerkungen	3
2.	Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates	3
3.	Leistungsauftrag und Saldovorgabe	4
3.1.	Leistungserbringer	4
3.2.	Produktegruppen	4
3.2.1.	Produktegruppe 1: Planung, Projektierung und Realisierung Kantonsstrassen	4
3.2.2.	Produktegruppe 2: Betrieb / Instandhaltung Kantonsstrassen	6
3.3.	Saldovorgabe und Verpflichtungskredit	8
3.4.	Personal	8
3.5.	Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur vergangenen Globalbudgetperiode	9
3.5.1.	Veränderungen im Leistungsauftrag	9
3.5.2.	Vergangene Globalbudgetperiode	9
3.5.3.	Neue Globalbudgetperiode	10
4.	Finanzströme und Investitionen ausserhalb Globalbudget	10

1. Einleitende Bemerkungen

Siehe Ausführungen in der Kantonsratsvorlage.

2. Bezug zu den Planungsgrundlagen des Regierungsrates

Legislaturplan 2013 – 2017

Nr.	Handlungsziel	Enthalten in Produktegruppen				
		1	2	3	4	5
B.1.1	Gleichgewicht des Finanzhaushaltes wieder herstellen					
B.1.1.1	Haushaltsgleichgewicht wieder herstellen und Handlungsspielraum zurück gewinnen.	X	X			
B.1.6	Bedarfs- und zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur erhalten bzw. aufbauen					
B.1.6.1	Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren	X				
B.1.6.2	Grossräumige Verkehrsplanung	X				

Integrierter Aufgaben- und Finanzplan 2015 – 2018

Nr.	Massnahme	Enthalten in Produktegruppen				
		1	2	3	4	5
1155	Entlastung Region Olten	X				
1180	Agglomerationsprogramme 1. Generation: Umsetzung	X				
1494	Agglomerationsprogramme 2. Generation: Umsetzung	X				
1520	Balsthal, Verkehrsentslastung Klus	X				
5145	Passwangstrasse Nord, Gesamtsanierung 1. Phase	X				
5146	Derendingen Sanierung Hauptstrasse	X				
5147	Olten Bahnhofplatz	X				
5148	Erneuerung SBB Überführung Schachenstr. Eppenberg-Wöschnau	X				
5150	Riedholz Sanierung Wylihofbrücke	X				
5157	Kienberg Saalstrasse Los 1	X				
5370	Zuchwil Luzernstrasse, Kreisel McDonald's	X				
5378	Dornach Umfahrung	X				
5379	Erneuerung SBB Überführung Aarmatt	X				

Im Legislaturplan 2013 - 2017 ist unter anderem das Handlungsziel „bedarfs- und zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur erhalten bzw. aufbauen“ aufgeführt. Ein Handlungsziel, das zwecks Werterhaltung der Infrastrukturanlage sowohl Sanierungsarbeiten als auch Optimierungen und Erweiterungen im Strassennetz beinhaltet um den heutigen wie auch zukünftigen Bedürfnissen soweit wie möglich gerecht zu werden.

Die Herausforderung besteht darin, unter der Prämisse des obersten Handlungszieles („Gleichgewicht des Finanzhaushaltes wieder herstellen“) die finanziellen Mittel bedacht in die Werterhaltung wie auch in Neu- und Erweiterungsbauten mit einem guten Kosten-Nutzenverhältnis zu investieren. Einerseits geht es um die Frage, wie viel investiert werden soll (Gesamtinvestitionsvolumen), andererseits um die Abstimmung der einzusetzenden Mittel zwischen Substanzerhaltung und Optimierung / Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Der integrierte Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) 2015 – 2018 führt unter der Zuständigkeit des Amtes für Verkehr und Tiefbau 14 Massnahmen auf, wovon 7 Sanierungsprojekte und 7 Neubauvorhaben respektive Optimierungsmassnahmen sind.

3. Leistungsauftrag und Saldovorgabe

3.1. Leistungserbringer

Name Produktegruppe	Leistungserbringende Dienststelle
1. Planung, Projektierung und Realisierung Kantonsstrassen	Amt für Verkehr und Tiefbau
2. Betrieb / Instandhaltung Kantonsstrassen	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kreisbauämter

3.2. Produktegruppen

Der breit gefasste Leistungsauftrag des Amtes für Verkehr und Tiefbau kann in zwei Tätigkeitsfelder gegliedert werden: Einerseits bestehen die Aufgaben in der Substanzerhaltung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (=> **Projekte**), andererseits um die Sicherstellung deren Nutzung (=> **Betrieb- und Instandhaltung**).

Daraus lassen sich folgende Produktegruppen unterscheiden:

- Produktegruppe 1: Planung, Projektierung und Realisierung Kantonsstrassen
- Produktegruppe 2: Betrieb / Instandhaltung Kantonsstrassen

3.2.1. Produktegruppe 1: Planung, Projektierung und Realisierung Kantonsstrassen

Die Aufgaben der Produktegruppe 1 umfassen alle Projektphasen ab der strategischen Planung / Vorstudie bis zur Projektierung, Realisierung und Übergabe an den Betrieb. In dieser Produktegruppe sind vom Amt für Verkehr und Tiefbau die Abteilungen Verkehrsplanung, Strassenbau, Kunstbauten sowie Qualität und Spezialprojekte mit insgesamt 37 Mitarbeitenden tätig.

Verkehrsplanung

Der Verkehrsplanung kommt bei der Überprüfung der zukünftigen Bedürfnisse und Ausrichtung des Massnahmenfächers an die verändernden Anforderungen und Randbedingungen eine bedeutende Rolle zu. Im Handeln orientiert sich die Verkehrsplanung an den Grundsätzen der 3V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten), welche sowohl durch den Richtplan wie auch durch das verkehrspolitische Leitbild vorgegeben sind. Einen grossen Beitrag zur Erreichung der beiden im Legislaturplan 2013 bis 2017 formulierten Handlungsziele „Anteile des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr optimieren“ wie auch „Grossräumige Verkehrsplanung“ leisten die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen. Unter der Federführung des Raumplanungsamtes werden gemeinsam mit Gemeinden und Nachbarkantonen die Agglomerationsprogramme erarbeitet. Bei der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen übernimmt das Amt für Verkehr und Tiefbau die Führungsrolle und setzt die Projekte in Koordination mit Gemeinden, Nachbarkantonen und Bund um.

Die Indikatoren sollen die Umsetzungsgrade der Agglomerationsprogramme, welche zeitlich in verschiedene Generationen gegliedert sind, Auskunft über die Zielerreichung geben.

XX	Ziele	Standard	Ist12	Ist13	Soll14	Soll15	Soll16	Soll17
xxx	Indikatoren							
11	Regional und übergeordnet koordinierte Verkehrsplanung sicherstellen							
111	Umsetzung Agglomerationsprogramme 1. Generation	(>) %				55	65	70
112	Umsetzung Agglomerationsprogramme 2. Generation	(>) %				2	20	40

Bemerkungen zu den Zielgrössen:

Der Kanton Solothurn setzt Verkehrsinfrastrukturmassnahmen in den drei Agglomerationsprogrammen Solothurn, AareLand sowie Basel um. Der Indikator gibt jeweils zusammengefasst Auskunft über den Umsetzungstand aller drei Agglomerationsprogramme. Die Investitionskosten aller Solothurner A-Massnahmen der 1. Generation belaufen sich auf insgesamt brutto 53.7 Mio. Franken. In der 2. Generation sind Projekte mit einem Investitionsvolumen von brutto 121.7 Mio. Franken vorgesehen.

Strassenbau

Wie bereits unter Ziffer 2 erwähnt, sind die finanziellen Mittel gezielt in die Werterhaltung als auch in die Optimierung / Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur einzusetzen.

Das Kantonsstrassennetz bildet mit seiner Länge von rund 610 km ein wichtiges Rückgrat für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons und dient, in Ergänzung zu den Nationalstrassen, als verkehrliche Basiserschliessung. Die zunehmende Verkehrsbelastung führt zu einer Akzentuierung der Staubelastungen und dies nicht nur auf den Hauptachsen innerhalb der Agglomerationen. Die Folgen von Staus sind erhöhte Lärm- und Luftemissionen mit den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie die Umwelt.

Ein Handlungsziel aus dem Legislaturplan 2013 bis 2017 ist die „Grossräumige Verkehrsplanung“. So sind im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) Grossprojekte wie beispielsweise die Verkehrsentlastung Klus, der Bahnhofplatz Olten oder etwa die Sanierung der Hauptstrasse in Derendingen aufgeführt. Die Fülle an Projekten, welche die Abteilung Strassenbau bearbeitet, zeigt das Mehrjahresprogramm resp. die Mehrjahresplanung Strassenbau auf. Die Realisierung von Gross- wie auch Kleinprojekten tragen zu einer zeitgemässen und leistungsfähigen Strasseninfrastruktur bei.

Nebst der Optimierung und Weiterentwicklung des Kantonsstrassennetzes kommt der Werterhaltung der Infrastrukturanlagen grosse Bedeutung zu. Der Wiederbeschaffungswert, welcher dem Wert einer gleichwertigen Anlage gemäss den aktuellen gesetzlichen Anforderungen und Preisbasis entspricht, wurde 2013 auf 2.7 Mrd. Franken beziffert. Wie jeweils in den Mehrjahresplanungen respektive dem Mehrjahresprogramm ausführlich dargelegt, sollten mittel- bis langfristig durchschnittlich 2.2 % des Gesamtwiederbeschaffungswertes für den baulichen Erhalt des Strassennetzes aufgewendet werden. Im Hintergrund des obersten Handlungszieles „Gleichgewicht des Finanzhaushaltes wieder herstellen“ aus dem Legislaturplan 2013 bis 2017 und den begrenzten finanziellen wie auch personellen Ressourcen und aufwändigen Verfahren ist ein angestrebter Wert von über 2 % nicht realistisch. Die Herausforderung besteht darin, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln ein ausgewogenes Investitionsvolumen für die Werterhaltung einzusetzen, ohne dabei den Zustand der Infrastrukturanlagen mittel- bis langfristig zu gefährden. Rechtzeitige Instandsetzungs- und Erneuerungsmassnahmen können die Lebensdauer der gesamten Strassenanlagen wesentlich verlängern. Verzögerte Massnahmen führen zu späteren massiven Mehrkosten.

Als Produktgruppenziel wird folgendes definiert:

12 Sicherstellung einer funktionstüchtigen und sicheren Verkehrsinfrastruktur

121	Mittelleinsatz für Erhaltungsmassnahmen, bezogen auf den Anlagewert von 2.7 Mrd. Fr.	(>) %	1.6	1.1	1.5	1.5	1.5	1.5
122	Zustandswert Fahrbahn: mit Index =<2.0 (Gut-Mittel)	(>) %	85.0	80.0	80.0	74.0	74.0	74.0
123	Zustandswert Fahrbahn: mit Index =>3.0 (Kritisch-Schlecht)	(<) %	1.2	1.3	1.0	2.0	3.0	4.0

Bemerkungen zu den Zielgrössen:

Als Folge der Mittelkürzung beim baulichen Unterhalt (Massnahmenplan 2014) und den beschränkten Mitteln für Erhaltungsmassnahmen wird sich insgesamt der Zustandswert der Strasseninfrastruktur voraussichtlich verschlechtern. Die Soll-Werte sind entsprechend korrigiert worden und liegen unter dem Zielwert der GB-Vorperiode.

Kunstbauten

Bestandteil der Strasseninfrastruktur sind auch 530 Kunstbauten (Brücken, Unterführungen, Tunnels, Stützmauern). Analog zur Strasse führen die stetig steigenden Verkehrsbelastungen zu einer beschleunigten Alterung der Tragkonstruktionen (Risse, Verformungen, Belagsausbrüche etc.). Um diesem Prozess wirksam entgegenzuwirken und die Verkehrs- und Betriebssicherheit zu gewähren, ist auch bei den Kunstbauten der Erneuerungs- und Instandsetzungsplanung sowie deren Umsetzung ein hohes Gewicht einzuräumen. Im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) 2014 bis 2017 sind unter anderem die Grossprojekte Sanierung Wylihofbrücke, Gesamtanierung Passwangstrasse Nord, Erneuerung SBB-Überführung Aarmatt wie auch die Saalstrasse Los 1 aufgeführt.

XX	Ziele		Ist12	Ist13	Soll14	Soll15	Soll16	Soll17
xxx	Indikatoren	Standard						
124	Zustandswert Kunstbauten [Brücken] mit Index 4 (Schlecht)	(<) Anz.	6.0	10.0	8.0	10.0	10.0	10.0
125	Zustandswert Kunstbauten [Brücken] mit Index 5 (Alarmierend)	(<) Anz.	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
126	Zustandswert Kunstbauten [Stützmauern] mit Index 4 (Schlecht)	(<) Anz.	11.0	12.0	8.0	12.0	12.0	12.0
127	Zustandswert Kunstbauten [Stützmauern] mit Index 5 (Alarmierend)	(<) Anz.	0.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0

Statistische Messgrössen		Einheit	Ist12	Ist13	Soll14	Soll15	Soll16	Soll17
Dienstleistungsaufträge: Vergaben > Fr. 2'500.--		Anzahl	420	418				
Bauleistungsaufträge: Vergaben > Fr. 2'500.--		Anzahl	526	548				
Dienstleistungsaufträge Vergabevolumen > 2'500.-		(>) MCHF	12	11				
Bauleistungsaufträge Vergabevolumen > 2'500.-		(>) MCHF	42	44				

Produktgruppenergebnis	Einheit	RE12	RE13	VA14	Vergangene GB-Periode	Plan15	Plan16	Plan17	Aktuelle GB-Periode
Kosten	TCHF	6'753	6'994	7'029	20'776	7'146	7'146	7'146	21'438
Erlös	TCHF	-83	-52	-78	-213	-78	-78	-78	-234
Saldo	TCHF	6'670	6'942	6'951	20'564	7'068	7'068	7'068	21'204

3.2.2. Produktegruppe 2: Betrieb / Instandhaltung Kantonsstrassen

Zum Leistungsauftrag des Amtes für Verkehr und Tiefbau zählen auch der Betrieb und die Instandhaltung der Kantonsstrassen. Die sich daraus ergebenden Aufgaben sind in der Produktegruppe 2 zusammengefasst. Im Amt für Verkehr und Tiefbau ist das Strasseninspektorat mit den drei Kreisbauämtern mit insgesamt 90 Mitarbeitenden dafür zuständig.

Als Ziel und gleichzeitig als Daueraufgabe gilt es, das Kantonsstrassennetz in einem guten Zustand bereit zu stellen, um so den Verkehrsteilnehmenden eine möglichst sichere Nutzung der Strassen zu gewährleisten. Einerseits gilt es die Betriebsbereitschaft der Strasseninfrastruktur sicherzustellen. Hierzu ergeben sich eine Fülle von Arbeiten: von der Wegweisung / Signalisation bis zur Grünpflege, von der Strassenreinigung bis zur Schneeräumung. Andererseits ist das Kantonsstrassennetz mit baulichen Unterhaltsarbeiten wie beispielsweise Belagssanierungen, Böschungssicherungen usw. Instand zu halten. Mit dem Ziel die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und um kostenintensivere Sanierungsarbeiten an der Strasseninfrastrukturanlage vorzubeugen; indem zum richtigen Zeitpunkt Massnahmen (z.B. Belagsersatz) zur Verlängerung der Lebensdauer ergriffen werden.

Daraus lassen sich die beiden Produktgruppenziele ableiten:

Produkte: Betrieblicher Unterhalt, Instandhaltung

XX	Ziele		Ist12	Ist13	Soll14	Soll15	Soll16	Soll17
xxx	Indikatoren	Standard						
21	Betriebsbereitschaft der Strasseninfrastruktur sicherstellen							
211	Befahrbarkeit dauernd sichergestellt oder Umfahrung vorhanden (Ausnahme: Naturereignisse, Spezialbewilligungen Polizei)	(>) %	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
22	Werterhaltung des kantonalen Strassennetzes sicherstellen							
221	Anteil "Instandhaltungskilometer" bezogen auf Gesamtnetz	(>) %	3.1	3.0	3.0	2.8	2.8	2.8

Statistische Messgrößen		Einheit	Ist12	Ist13	Soll14	Soll15	Soll16	Soll17
Betrieblicher Unterhalt Kantonsstrassen		(<) CHF/k	27'000			28'000	28'000	28'000

Produktgruppenergebnis	Einheit	RE12	RE13	VA14	Vergangene GB-Periode			Aktuelle GB-Periode	
					Plan15	Plan16	Plan17		
Kosten	TCHF	27'649	28'678	30'159	86'486	27'627	27'512	27'742	82'881
Erlös	TCHF	-2'957	-3'338	-2'461	-8'756	-2'891	-2'991	-2'841	-8'723
Saldo	TCHF	24'692	25'339	27'698	77'730	24'736	24'521	24'901	74'158

Bemerkungen zu den Zielgrößen:

Die Betriebsbereitschaft der Strasseninfrastruktur wird unter anderem von der Bevölkerung wie auch von der Wirtschaft zu 100 % vorausgesetzt und stellt eine Daueraufgabe der Kreisbauämter dar. Aufgrund der hohen Bedeutung wird dies als Ziel formuliert.

Mit den Sparmassnahmen 2014 wurden die finanziellen Mittel für den baulichen Unterhalt von jährlich 7.2 Mio. Franken auf 6.0 Mio. Franken gekürzt, was einer Reduktion von 17 % entspricht. Im Kontext zum Legislaturplan und der obersten Zielsetzung zur Sanierung des Finanzhaushaltes ist dies nachvollziehbar. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht dürfte eine reduzierte Instandhaltung oder gar ein Aufschieben von baulichen Unterhaltsarbeiten mittelfristig zu Mehrkosten führen. Zwar wird mit dieser Massnahme die Erfolgsrechnung entlastet, führt aber in der Folge langfristig zu höheren Kosten in der Investitionsrechnung, da umfassende Instandsetzungen eigentliche Projekte darstellen.

Der Soll-Wert des Indikators „Anteil Instandhaltungskilometer bezogen auf das Gesamtnetz“ wird unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel auf 2.8 % festgelegt. Der Zielwert würde aus bautechnischer Sicht weiterhin bei 3 % oder darüber liegen.

Statistische Messgrößen

Eine wichtige Kenngrösse stellt der finanzielle Mitteleinsatz zum betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen dar, welcher in Franken pro Strassenkilometer ausgewiesen wird. Dies lässt einerseits einen kantonalen Vergleich zu, andererseits lässt sich prüfen, ob die Kosten in Folge des reduzierten baulichen Unterhalts steigen.

3.3. Saldovorgabe und Verpflichtungskredit

2. Saldovorgabe

	Einheit	RE12	RE13	VA14	Vergangene GB-Periode	VA15	Plan16	Plan17	Aktuelle GB-Periode
Aufwand	TCHF	32'090	33'437	34'856	100'383	32'450	32'355	32'585	97'390
Ertrag	TCHF	-3'040	-3'391	-2'539	-8'969	-2'969	-3'069	-2'920	-8'958
Globalbudgetsaldo	TCHF	29'051	30'047	32'317	91'415	29'481	29'286	29'665	88'432
Saldo der internen Verrechnungen	TCHF	2'312	2'235	2'332	6'879	2'324	2'324	2'324	6'972
Produktgruppenergebnis Total									
Kosten	TCHF	34'402	35'672	37'188	107'262	34'773	34'658	34'888	104'319
Erlös	TCHF	-3'040	-3'391	-2'539	-8'969	-2'969	-3'069	-2'919	-8'957
Saldo	TCHF	31'363	32'281	34'650	98'294	31'804	31'589	31'969	95'362
1 Planung, Projektierung und Realisierung Kantonsstrassen									
Kosten	TCHF	6'753	6'994	7'029	20'776	7'146	7'146	7'146	21'438
Erlös	TCHF	-83	-52	-78	-213	-78	-78	-78	-234
Saldo	TCHF	6'670	6'942	6'951	20'564	7'068	7'068	7'068	21'204
2 Betrieb / Instandhaltung Kantonsstrassen									
Kosten	TCHF	27'649	28'678	30'159	86'486	27'627	27'512	27'742	82'881
Erlös	TCHF	-2'957	-3'338	-2'461	-8'756	-2'891	-2'991	-2'841	-8'723
Saldo	TCHF	24'692	25'339	27'698	77'730	24'736	24'521	24'901	74'158

3. Verpflichtungskredit

		Jahre der GB-Periode 2015-2017				
		Schweizer Franken	2015	2016	2017	Total
Globalbudget	Verpflichtungskredit		29'481'000	29'286'000	29'665'000	88'432'000
	Zusatzkredit					
	Total		29'481'000	29'286'000	29'665'000	88'432'000

3.4. Personal

Für die Planjahre 2015 bis 2017 wird von einem konstanten Personalbestand (Arbeitspensen wie auch Anzahl Mitarbeitende) ausgegangen. Die Veränderung gegenüber der vorgängigen GB-Periode ist mit einzelnen Reduktionen der Arbeitspensen begründet (z.B. Rechnungswesen und Verkehrstechnik).

Anzahl Pensen / Stellenprozente	Stand per 31. Dez.	IST12	IST13	Plan14	Vergangene GB-Periode	Plan15	Plan16	Plan17	Aktuelle GB-Periode
Pensen Mitarbeitende		121.9	120.3	121.8	364.0	121.2	121.2	121.2	363.6
Anzahl Mitarbeitende		128	127	129	384	128	128	128	384
Anzahl Lernende		5	5	5	15	5	5	5	15

3.5. Veränderungen von Leistungen und Finanzen zur vergangenen Globalbudgetperiode

3.5.1. Veränderungen im Leistungsauftrag

Es sind keine wesentlichen Veränderungen im Leistungsauftrag im Vergleich zur letzten GB-Periode zu vermerken.

3.5.2. Vergangene Globalbudgetperiode

Verpflichtungskredit GB-Periode 2012-2014	In Mio. CHF
Genehmigter Verpflichtungskredit gemäss SGB Nr. 150/2011	93.4
+ Personalsteuerung	+0.0
Bereinigter Verpflichtungskredit	93.4
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RE12 + RE13 + VA14)	91.4
Zu begründende Differenz	-2.0

Begründung	Detail	Total
Total Personalaufwand		-0.8
- Höherer Budgetbetrag, da die Dauer bis zur Neubesetzung einer Vakanz sich konstant erhöht hatte		-0.8
Total Sachaufwand		-1.2
- Anschaffung Fahrzeuge		-0.4
- Baulicher und betrieblicher Strassenunterhalt inkl. Signalisation Winterdienst, Gebäudeunterhalt		-0.6
- Übriger Betriebsaufwand		-0.2
Total		-2.0

Die Abweichungen begründen sich wie folgt:

- Personalaufwand:
Die Abweichung im Personalaufwand ist aufgrund von einer längeren Vakanz-Zeitspanne bis zur Neubesetzung einer Stelle zurückzuführen, die Neubesetzungen konnten nun im 2. Halbjahr 2014 erfolgen.
- Anschaffung Fahrzeuge:
Die Verschiebung der Kaufentscheide ist der Hauptgrund für den tieferen IST-Wert.
- Baulicher und betrieblicher Strassenunterhalt inkl. Signalisation, Winterdienst, Gebäudeunterhalt:
Diverse Unterhaltsmassnahmen wurden aufgrund von Änderungen in der Ausführungsplanung auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.
- Übriger Betriebsaufwand:
In dieser Kontogruppe ist die Position Strassenentwässerung, welche für das Amt nicht beeinflussbar ist und entsprechende Abweichungen aufweist.

3.5.3. Neue Globalbudgetperiode

Vergleich der vergangenen und zukünftigen GB-Periode	In Mio. CHF
Voraussichtliches Ergebnis des Verpflichtungskredits (RG12 + RG13 + VA14)	91.4
Beantragter Verpflichtungskredit 2015 – 2017	88.4
Zu begründende Differenz	-3.0

Begründung	Detail	Total
Total Personalaufwand (BJD-R2)		-0.9
- Personalaufwand		-0.9
Total Sachaufwand (BJD-R4)		-2.1
- Baulicher und betrieblicher Strassenunterhalt inkl. Signalisation, Winterdienst, Gebäudeunterhalt		-3.0
+ Baurechtszins		0.9
Total		-3.0

Die Abweichungen begründen sich wie folgt:

- Personalaufwand:
Im künftigen Personalaufwand führen einzelne Pensenreduktionen zu einem geringeren Aufwand.
- Baulicher und betrieblicher Strassenunterhalt inkl. Signalisation, Winterdienst, Gebäudeunterhalt:
Der Massnahmenplan wurde mit der entsprechenden Reduktion der Mittel für Strassenunterhalt umgesetzt.
- Baurechtszins:
Der Baurechtszins der Raststätten wurde während des 6-Streifenausbaus A1 entsprechend den erwarteten Umsatzeinbussen reduziert. Der Ausbau wird ab 2014 vollendet und somit ist ab 2015 wieder der vollumfängliche Zins budgetiert.

4. Finanzströme und Investitionen ausserhalb Globalbudget

Die Plangrössen basieren auf den Angaben der Bundesverwaltung und fallen für die kommenden Planjahre leicht tiefer aus als angenommen.

	Tausend Schweizer Franken	RE12	RE13	VA14	Plan15	Plan16	Plan17
Finanzgrössen ausserhalb Globalbudget							
Motorfahrzeugsteuer		-42'286	-43'609	-43'881	-44'341	-44'341	-44'341
Motorfahrzeugsteuer GVP		-8'777	-8'911	-8'883	-8'974	-9'065	-9'156
Treibstoffzollanteil		-11'622	-10'952	-11'013	-10'334	-10'334	-10'334
LSVA		-13'118	-13'015	-11'873	12'295	-12'295	-12'295
Globalbeiträge Hauptstrassen		-843	-856	-946	-964	-977	-983