

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft Präsentation des Schlussberichts vom 12.01.2015

Prof. Emilio Sutter, Hochschule für Wirtschaft FHNW



Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

Zu den Autoren und der Autorin der

**Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW)
Hochschule für Wirtschaft (HSW)**

Prof. Emilio Sutter

Leiter des Projekts Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft
Dozent/Leiter Kompetenzschwerpunkt NPO/Public Accounting/Controlling

Prof. Dr. Rudolf Zobrist

Stv. Leiter des Projekts Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft
Dozent für Finanzmanagement

Prof. Pia Schaad

Dozentin für Rechnungswesen und Volkswirtschaftslehre

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

Inhaltsübersicht

1. Einleitung	S. 4
2. Grundlagen	S. 5
3. Strassenrechnungen in der Schweiz	S. 9
4. Strassenrechnung Basel-Landschaft	S. 13
5. Fazit	S. 22

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

1. Einleitung

(vgl. Bericht S. 6)

- Erste BUD-Ansätze zur Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft: 1983 unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten (Zeitreihe bis 2005)
- 2007: Landratsvorlage der FKD zur Strassenrechnung analog zu Auswertungen des Bundesamts für Statistik (BFS; «Cash flow»-Optik)
- Aktuelle Diskussionen zur Finanzierung von Strassen: betriebswirtschaftliche Betrachtung gesucht
- **Hauptziele des Berichts:** Modell mit Berücksichtigung von andern kantonalen Ansätzen anhand der Zahlen von 2011 und Überlegungen zur Finanzierung der Kantonsstrassen Basel-Landschaft.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

2. Grundlagen

(vgl. Bericht S. 8)

Ein Sachverhalt der **öffentlichen Hand** kann jeweils aus den folgenden vier Ecken betrachtet werden:

**gesell-
schaftlich**



**volks- und
betriebs-
wirtschaftlich**

politisch

rechtlich

Abmachungsgemäss liegt der Fokus im Bericht auf dem verbalen **volkswirtschaftlichen** Ansatz und **betriebswirtschaftlichen** Modellen unter Berücksichtigung der **rechtlichen** Grundlagen von Basel-Landschaft.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

2.1. Volkswirtschaftlicher Ansatz (vgl. Bericht S. 8)

Der volkswirtschaftliche Ansatz kann wie folgt zusammengefasst werden:

- den individualisierten Nutzen der Strasse für Transporte jeglicher Art stehen
- private und externe Kosten (z.B. Lärm, Abgase usw.)

gegenüber.

Abmachungsgemäss werden im Bericht nur betriebswirtschaftlich messbare Effekte in der Strassenrechnung berücksichtigt.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

2.2. Betriebswirtschaftlicher Ansatz (vgl. Bericht S. 9f)

Bei der (Netto-)Ausgabenrechnung des Bundes können die Einnahmen und Ausgaben bzw. Geldströme von einem zum anderen Jahr grössere Schwankungen aufweisen.

Ebenso stellen sich Fragen insbesondere zur Verzinsung bei einer Unter- oder Überdeckung.

Diese Fragen können zu grossen und kaum abschliessbaren Diskussionen führen.

Insbesondere aus diesem Grund wird für die Strassenrechnung Basel-Landschaft 2011 mit der Anwendung der Erfolgsrechnung unter Einbezug der kalkulatorischen Abschreibungen und Zinskosten ein aussagekräftigerer Ansatz gewählt.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

2.3. Rechtliche Grundlagen

(vgl. Bericht S. 10ff)

Basis für die weiteren Überlegungen ist das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer SGS 341 des Kantons Basel-Landschaft:

§ 4 Abs. 1: «(...) Der Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuern zuzüglich weiterer anrechenbarer Erträge darf die über einen mehrjährigen Zeitraum gerechneten durchschnittlichen Aufwendungen des Kantons für Strassenbau, einschliesslich Zinsen und Abschreibungen, Strassenunterhalt, Verkehrspolizei und weitere, in Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr stehende Dienste, nicht übersteigen.»

Oder kurz und prägnant in **§ 4 Abs. 3:**

«Der Gesamtertrag der Gebühren darf den Aufwand nicht übersteigen.»

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

3. Strassenrechnungen in der Schweiz (vgl. Bericht S. 13)

Bei den Kantonen gibt es rein «Geldstrom»-bezogene und Erfolgsrechnungs-Konzepte.

In Kapitel 2 wurde dargelegt, dass die Geldstrom-Betrachtungsweise auf den jährlich zum Teil stark schwankenden Einnahmen und Ausgaben basiert, weshalb für das Modell «Strassenrechnung Basel-Landschaft» eine aussagekräftigere Erfolgsrechnung anzuwenden ist.

Die wichtigsten Erkenntnisse der Untersuchung werden nachfolgend zusammengefasst.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

3. Strassenrechnungen in der Schweiz

3.1. In andern Kantonen (vgl. Bericht S. 19 - 39)

Neben BL wurden die folgenden **neun Mittelland-Kantone** untersucht und beschrieben:

AG, BE, LU, NW, SG, SH, SO, SZ und TG.

Ebenso wurde die Umfrage von ECOPLAN, welche im Sommer 2014 im Auftrag der Konferenz der Kantonsingenieure (KIK) vorgenommen wurde, analysiert.

Erkenntnisse für den Kanton Basel-Landschaft:

Die Strassenrechnungsansätze der Kantone sind sehr unterschiedlich. Es gibt keine zwei Kantone, welche gleiche oder ähnliche Modelle aufweisen (Bsp. für unterschiedliche Modell-Parameter s. nächste Folie).

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

Beispiele für Modell-Parameter (vgl. Bericht S. 13ff)

- Systemgrenze
 - z.B. Leistungen Polizei und Verkehrsamt, Werkhöfe, Nationalstrassen, Rad- und Wanderwege, Beiträge von und Leistungen an Gemeinden
- Zurechnung Einnahmen
 - z.B. Anteile Verkehrssteuer, LSVA, Mineralölsteuer für die Kantonsstrassen
- Abgrenzung zwischen Investitionen und Aufwand
 - z.B. Aktivierungsgrenze, Projektierungskosten, Verrechnung mit Steuereinnahmen (z.B. TG)
- Abschreibung der Investitionen
 - z.B. von 2.5% bis 100%
- Steuerungsmechanismus finanzielles Gleichgewicht
 - z.B. mit und ohne Spezialfinanzierung, von einfach und robust (z.B. AG) bis komplex (z.B. BE)
- Kapitalkosten
 - z.B. nur für Schuld oder nur für Guthaben oder nur für aktivierte Investitionen; unterschiedliche Kapitalkostensätze
- Innerbetriebliche Leistungsverrechnung
 - z.B. bezüglich Umfang (welche) und Ausmass (wieviel) von nein über wenig bis total.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

3.2. Erkenntnisse für den Kanton Basel-Landschaft (vgl. Bericht S. 40f)

Bei den Kantonen werden zwei grundsätzliche Konzepte angewendet:

- Kapitalrechnung (Erfolgsrechnung mit Kapitaldienst)
- Ausgabenrechnung (Geldströme bzw. Cash flows).

In Kapitel 2 wurde dargelegt, dass eine aussagekräftige Erfolgsrechnung für die Strassen gesucht ist. Die **Kapitalrechnung** erfüllt diese Anforderungen. Je weiter in die Zukunft geschaut wird, umso mehr steht aber die reine Finanzierungsplanung im Vordergrund. Aus diesem Grund dient die **Ausgabenrechnung** als Orientierungshilfe für die mittel- und langfristige Finanzierungsplanung.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

4. Strassenrechnung Basel-Landschaft (vgl. Bericht S. 42)

4.1. Modell mit den Zahlen von 2011

4.1.1. Modell-Struktur

Für das eigentliche Modell «Strassenrechnung Basel-Landschaft 2011» wird aufgrund der obigen Erkenntnisse das Kapitalrechnungskonzept angewendet.

Es ist abgestimmt mit den Zahlen 2011 der

- **Staats- bzw. Jahresrechnung (JR)** inkl. SAP- und statistische Auswertungen
- **Mineralölsteuerabrechnung (Mab)**
- **Strassenrechnung des Bundes (BFS).**

Von der Auftraggeberschaft wird eine Darstellung gewünscht mit:

- **Kosten- und Ertrags-Arten (KoA):** direkt und indirekt zuordenbar
- **Kosten-Stellen (KST):** TBA, Polizei, MFK und Technische KST.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

4.1.2. Modell: Stufe «Zwischenergebnis» (vgl. Bericht S. 43)

Strassenrechnung Basel-Landschaft 2011		Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5 = 1..4	Kol. 6	Kol. 7
Pos.- Nr. in TCHF	TBA TCHF	POL TCHF Kosten BFS-Anteil	MFK TCHF	TECHN. KST TCHF	TOTAL '+' Über- '-' Unter- deckung	Anteile am Ertrag in %	Eigen- wirtschafts- lichkeits- grad in %	
Kosten und Erträge vor externen Effekten								
30 Personalaufwand inkl. Sozialbeiträge Mab	16'361	16'418	3'177	1'277	37'233	29.4%		
31 Sachaufwand	26'181	2'081	918	0	29'180	23.0%		
ARBEITSPLATZ-/GEMEINKOSTEN (34% auf Pos. 30)	5'563	5'582	1'080	433	12'658	10.0%		
KOSTEN vor Kapitaldienst	48'105	24'730	5'272	1'710	79'817	63.0%		
46 Ertrag TBA von Bund: Mineralölsteuer JR S. 115	10'327				10'327			
Restl. Ertrag TBA v.a. Treibstoffverkauf Mab S. 4	8'635				8'635			
427 Bussen POL JR S. 175 TCHF 11'445 x 26.7% HLS/KS		3'056			3'056			
Restl. Ertrag POL SID-CL TCHF 4'553 x 26.7% HLS/KS		1'216			1'216			
42 Ertrag an MFK Mab S. 7			7'955		7'955			
46 Transferertrag an MFK JR S. 183			284		284			
Kant. Verkehrssteuer TCHF 103'100-20'512 JR S. 72				82'588	82'588			
460 Ertrag TECHN. KST Bundessteuer/LSVA JR S. 62				12'655	12'655			
p.m.: TECHN. KST TCHF 22'185 Investitionsbeitrag				0	0			
4 ERTRAG	18'962	4'271	8'239	95'243	126'715	100.0%		
ZWISCHENERGEBNIS vor Kapitaldienst					46'898			

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

4.1.2. Modell – mit zwei Ergebnis-Stufen (vgl. Bericht S. 43)

Strassenrechnung Basel-Landschaft 2011							
	Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5 = 1..4	Kol. 6	Kol. 7
Pos.- Nr. in TCHF Kosten und Erträge vor externen Effekten	TBA TCHF	POL TCHF Kosten BFS-Anteil	MFK TCHF	TECHN. KST TCHF	TOTAL '+' Über- '-' Unter- deckung	Anteile am Ertrag in %	Eigen- wirtschaft- lichkeits- grad in %
30 Personalaufwand inkl. Sozialbeiträge Mab	16'361	16'418	3'177	1'277	37'233	29.4%	
31 Sachaufwand	26'181	2'081	918	0	29'180	23.0%	
ARBEITSPLATZ-/GEMEINKOSTEN (34% auf Pos. 30)	5'563	5'582	1'080	433	12'658	10.0%	
KOSTEN vor Kapitaldienst	48'105	24'730	5'272	1'710	79'817	63.0%	
4 ERTRAG	18'962	4'271	8'239	95'243	126'715	100.0%	
ZWISCHENERGEBNIS vor Kapitaldienst					46'898		
33 Abschreibung (JR, S. 114)	20'920				20'920		
kalk. Zinskosten Basis Buchwert (2.982% nom.)				6'056	6'056		
KAPITALDIENST Basis Buchwert					26'976		
ERGEBNIS Basis Buchwert					19'923		119%

Vor Berücksichtigung eines theoretischen Wiederbeschaffungswerts:
Der Hinweis, wie das Ergebnis mit theoretischem Wiederbeschaffungswert aussehen würde, kann der nachfolgenden Folie entnommen werden.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

4.1.2. Modell – zusammengefasst (vgl. Bericht S. 43)

Kosten vor Kapitaldienst:	79,8 Mio. Franken
Ertrag vor Kapitaldienst:	126,7 Mio. Franken
Zwischenergebnis:	46,9 Mio. Franken

Kapitaldienst Basis Buchwert:	27,0 Mio. Franken
Ergebnis Basis Buchwert:	19,9 Mio. Franken

oder theoretisch mit Einbezug des Wiederbeschaffungswerts:

<i>Kapitaldienst Wiederbeschaffungswert:</i>	<i>116,6 Mio. Franken</i>
<i>Ergebnis Basis Wiederbesch.-Wert:</i>	<i>-69,7 Mio. Franken</i>

Nur mit den Annahmen für die Berechnung des Kapitaldienstes mit theoretischem Wiederbeschaffungswert gemäss RRB Nr. 1385 vom Jahr 2006 würde anhand der Zahlen 2011 ein negativer Saldo resultieren.

(Detaillierte Erläuterung der Abkürzungen/Legende zum Modell → Bericht S. 44ff).

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

4.2. Überlegung zur Finanzierung der Strassen (vgl. Bericht S. 51)

4.2.1. Modellrechnung für die nächsten 35 Jahre

Modell → vereinfachtes, aber im Wesentlichen richtiges Abbild der Realität

Zukunftsrechnung → Unsicherheit, Annahmen und Ergebnisse

Planung → nicht Wahrsagung, aber transparente Zusammenhänge.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

4.2.2. Modellaufbau

(vgl. Bericht S. 51ff)

Gegenüberstellung

- **Ausgaben für die Erhaltung der Funktionalität des heutigen Kantonsstrassen-Netzes**
- **Ausgaben für wünschbaren Ausbau, in drei Kategorien *)**
- **Einnahmen, anrechenbar gem. vorgeschlagener Strassen-Rechnung 2011**

Zahlungsströme

- Indexierung wo sinnvoll
- Barwerte zur Berücksichtigung der Kapitalkosten
- Annuitäten zur besseren Begreifbarkeit.

***) Kategorien** (vgl. Bericht S. 53) zu Projekten betreffend:

1. H2/H18; 2. Umfeld zur H2/H18 (Zubringer usw.); 3. Entwicklungsplanung ELBA (Leimental/Birseck/Allschwil).

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

4.2.3. Excel-Modell

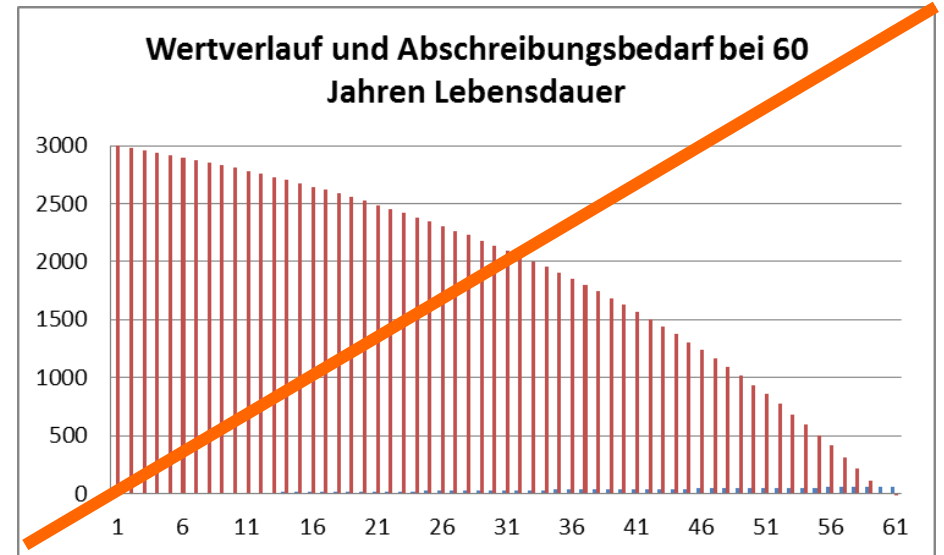
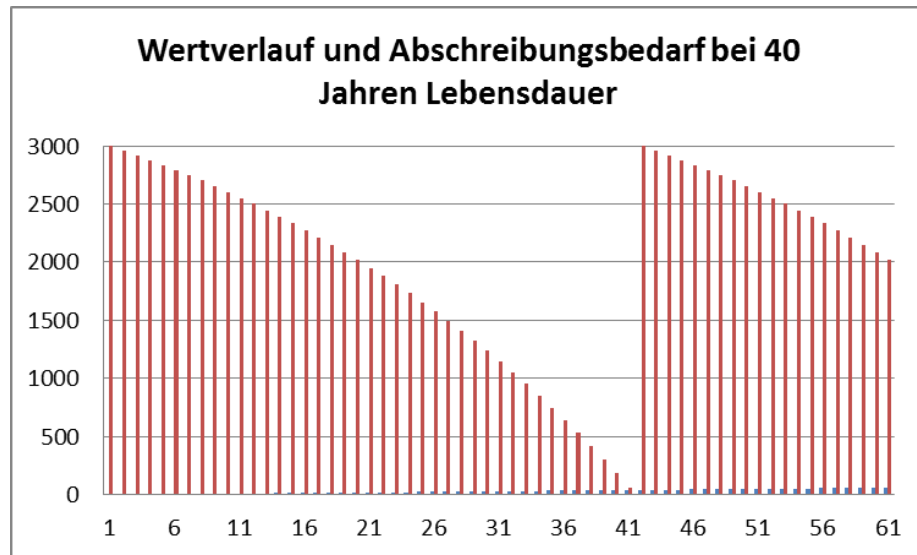
(vgl. Bericht S. 54ff)

Jahr	Ausgaben											Jahr	Ausgaben							Jahr	Einnahmen '17)																
	per 2014 bestehendes Kantonsstrassennetz												Investitionsvorhaben ab 2015								kantonseigene Strassenbeiträge																
	Tiefbauamt			Polizei		Motorfahrzeugkontrolle		bezogene Leistungen ("technische Kostenstelle" *)		Total			Kategorie 1: Projekte H2/H18 '11), '12)	Kategorie 2: Projekte im Umfeld H2/H18			Kategorie 3: Entwicklungsplan Leimental, Birseck, Allschwil plus weitere				kumulierte Investitionen		Folgekosten Erneuerung und betrieblicher Unterhalt '14)		Total		Bruttoertrag Verkehrssteuer	Polizei Ordnungs- und Verkehrssicherheit ohne Bussen	Motorfahrzeugkontrolle Erträge Fahrzeug- und Führerzulassungen Kontrollschilder	LSVA, Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe	Mineralölsteuer	Zeitwerte	Gegenwerts- werte 1.5% '11)				
	Erneuerung '1)	Ausgaben für Sachaufwand bzw. Investitionen		Personalaufwand '8)	Gemeinkosten Raum und Overhead	Personalaufwand	Sachaufwand, restlicher Aufwand, Gemeinkosten Raum und Overhead	Personalaufwand	Sachaufwand, restlicher Aufwand, Gemeinkosten Raum und Overhead	Personalaufwand	Sachaufwand, restlicher Aufwand, Gemeinkosten Raum und Overhead			Zeitwerte	Gegenwerts- werte 1.5% '10)	brutto- Investition- nen '11)	J. mutmass- liche Investitionsbeträge '13)	netto- Investition- nen	brutto- Investition- nen '11)		J. mutmass- liche Investitionsbeträge '13)	netto- Investition- nen	brutto	netto	Erneue- rung '15)	betriebl- iche Unterhalt '16)								Zeitwerte	Gegenwerts- werte 1.5% '11)		
Kartons- Strassen		Hochleistungs- Strassen '5)																																			
Summe	Gegenwerts- werte Jahre 2015 bis 2050											Summe Gegenwerts- werte Jahre 2015 bis 2050							Summe Gegenwerts- werte Jahre 2015 bis 2050																		
Annuität	4'098											2609							3266.2																		
Annuität	148.1											94.3							118.1																		
2014	0	66.666	6.000	4.500	16.361	5.563	16.418	8.313	3.177	2.095	1.277	0.434	130.8	2014	0												2014	0	82.588	4.272	8.229	12.655	10.327	118.081	118.081		
2015	1	67.9	6.0	4.5	16.5	5.6	16.5	8.3	3.2	2.1	1.3	0.4	131.7	2015	1	27.4	5.2	-0.8	4.4	8.1	-1.2	6.9	40.7	38.7	0.1	38.8	38.3	2015	1	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	118.3	
2016	2	67.9	6.1	4.6	16.6	5.6	16.6	8.3	3.2	2.1	1.3	0.4	132.7	2016	2	27.4	5.2	-0.8	4.4	8.1	-1.2	6.9	81.4	77.4	0.3	39.0	37.8	2016	2	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	114.6	
2017	3	68.5	6.1	4.6	16.7	5.6	16.8	8.3	3.2	2.1	1.3	0.4	133.6	2017	3	27.4	5.2	-0.8	4.4	8.1	-1.2	6.9	122.1	116.1	0.4	39.1	37.4	2017	3	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	112.9	
2018	4	69.1	6.2	4.6	16.8	5.6	16.9	8.3	3.3	2.1	1.3	0.4	134.6	2018	4	27.4	5.2	-0.8	4.4	8.1	-1.2	6.9	162.8	154.8	0.6	39.3	37.0	2018	4	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	111.3	
2019	5	69.7	6.2	4.7	16.9	5.6	17.0	8.3	3.3	2.1	1.3	0.4	135.6	2019	5	27.4	5.2	-0.8	4.4	8.1	-1.2	6.9	203.5	193.5	0.7	39.4	36.6	2019	5	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	109.6	
2020	6	70.3	6.3	4.7	17.1	5.6	17.1	8.3	3.3	2.1	1.3	0.4	136.5	2020	6	27.4	5.2	-0.8	4.4	8.1	-1.2	6.9	244.2	232.2	0.9	39.6	36.2	2020	6	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	108.0	
2021	7	71.0	6.3	4.7	17.2	5.6	17.2	8.3	3.3	2.1	1.3	0.4	137.5	2021	7	27.4	5.2	-0.8	4.4	8.1	-1.2	6.9	284.9	270.9	1.0	39.8	35.8	2021	7	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	106.4	
2022	8	71.6	6.3	4.8	17.3	5.6	17.4	8.3	3.4	2.1	1.4	0.4	138.5	2022	8	27.4	5.2	-0.8	4.4	8.1	-1.2	6.9	325.6	309.6	1.2	39.9	35.4	2022	8	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	104.8	
2023	9	72.3	6.4	4.8	17.4	5.6	17.5	8.3	3.4	2.1	1.4	0.4	139.5	2023	9	27.4	5.2	-0.8	4.4	8.1	-1.2	6.9	366.3	348.3	1.4	40.1	35.0	2023	9	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	103.3	
2024	10	72.9	6.4	4.8	17.5	5.6	17.6	8.3	3.4	2.1	1.4	0.4	140.5	2024	10	27.4	5.2	-0.8	4.4	8.1	-1.2	6.9	407.0	387.1	1.5	40.2	34.7	2024	10	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	101.7	
2025	11	73.6	6.5	4.9	17.7	5.6	17.7	8.3	3.4	2.1	1.4	0.4	141.5	2025	11	25.8	13.3	-2.0	11.3	30.0	-4.5	25.5	476.2	449.7	1.0	1.8	65.5	55.6	2025	11	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	100.2
2026	12	74.2	6.5	4.9	17.8	5.6	17.9	8.3	3.5	2.1	1.4	0.4	142.5	2026	12	25.8	13.3	-2.0	11.3	30.0	-4.5	25.5	545.3	512.4	2.0	2.1	66.8	55.8	2026	12	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	98.8
2027	13	74.9	6.6	4.9	17.9	5.6	18.0	8.3	3.5	2.1	1.4	0.4	143.6	2027	13	25.8	13.3	-2.0	11.3	30.0	-4.5	25.5	614.5	575.0	3.0	2.4	68.1	56.1	2027	13	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	97.3
2028	14	75.6	6.6	5.0	18.0	5.6	18.1	8.3	3.5	2.1	1.4	0.4	144.6	2028	14	25.8	13.3	-2.0	11.3	30.0	-4.5	25.5	683.7	637.7	4.1	2.6	69.4	56.3	2028	14	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	95.9
2029	15	76.3	6.7	5.0	18.2	5.6	18.2	8.3	3.5	2.1	1.4	0.4	145.7	2029	15	25.8	13.3	-2.0	11.3	30.0	-4.5	25.5	752.8	700.4	5.2	2.9	70.8	56.6	2029	15	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	94.4
2030	16	76.9	6.7	5.0	18.3	5.6	18.4	8.3	3.6	2.1	1.4	0.4	146.7	2030	16	25.8	13.3	-2.0	11.3	30.0	-4.5	25.5	822.0	763.0	6.3	3.2	72.1	56.9	2030	16	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	93.1
2031	17	77.6	6.8	5.1	18.4	5.6	18.5	8.3	3.6	2.1	1.4	0.4	147.8	2031	17	24.0				30.0	-4.5	25.5	876.0	812.5	7.4	3.5	69.3	46.8	2031	17	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	91.7
2032	18	78.3	6.8	5.1	18.5	5.6	18.6	8.3	3.6	2.1	1.4	0.4	148.9	2032	18	24.0				30.0	-4.5	25.5	930.0	862.0	8.5	3.7	61.7	47.2	2032	18	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	90.3
2033	19	79.0	6.9	5.1	18.7	5.6	18.7	8.3	3.6	2.1	1.5	0.4	149.9	2033	19	24.0				30.0	-4.5	25.5	984.0	911.5	9.6	3.9	63.1	47.5	2033	19	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	89.0
2034	20	79.7	6.9	5.2	18.8	5.6	18.9	8.3	3.7	2.1	1.5	0.4	151.0	2034	20	24.0				30.0	-4.5	25.5	1038.0	961.0	10.8	4.2	64.5	47.9	2034	20	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	87.7
2035	21	80.5	6.9	5.2	18.9	5.6	19.0	8.3	3.7	2.1	1.5	0.4	152.1	2035	21	24.0				30.0	-4.5	25.5	1092.0	1010.5	12.8	4.4	65.7	48.8	2035	21	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	86.4
2036	22	81.2	7.0	5.2	19.1	5.6	19.1	8.3	3.7	2.1	1.5	0.4	153.2	2036	22	24.0				30.0	-4.5	25.5	1146.0	1060.0	14.8	4.7	66.9	49.7	2036	22	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	85.1
2037	23	81.9	7.0	5.3	19.2	5.6	19.3	8.3	3.7	2.1	1.5	0.4	154.4	2037	23	24.0				30.0	-4.5	25.5	1200.0	1109.5	16.8	4.9	71.2	50.6	2037	23	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	83.8
2038	24	82.7	7.1	5.3	19.3	5.6	19.4	8.3	3.8	2.1	1.5	0.4	155.5	2038	24	24.0				30.0	-4.5	25.5	1254.0	1159.0	18.8	5.2	73.5	51.4	2038	24	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	82.6
2039	25	83.4	7.1	5.4	19.5	5.6	19.5	8.3	3.8	2.1	1.5	0.4	156.6	2039	25	24.0				30.0	-4.5	25.5	1308.0	1208.5	20.9	5.5	75.9	52.3	2039	25	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	81.4
2040	26	84.2	7.2	5.4	19.6	5.6	19.7	8.3	3.8	2.1	1.5	0.4	157.8	2040	26	24.0				30.0	-4.5	25.5	1362.0	1258.0	23.1	5.7	78.3	53.1	2040	26	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	80.2
2041	27	84.9	7.2	5.4	19.8	5.6	19.8	8.3	3.8	2.1	1.5	0.4	158.9	2041	27	161.0				25.0	-3.8	21.3	1548.0	1440.3	24.8	6.5	213.6	142.9	2041	27	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	79.0
2042	28	85.7	7.3	5.5	19.9	5.6	20.0	8.3	3.9	2.1	1.6	0.4	160.1	2042	28	161.0				25.0	-3.8	21.3	1734.0	1622.5	26.6	7.4	216.2	142.5	2042	28	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	77.8
2043	29	86.4	7.3	5.5	20.0	5.6	20.1	8.3	3.9	2.1	1.6	0.4	161.3	2043	29	161.0				25.0	-3.8	21.3	1920.0	1804.8	28.4	8.2	218.8	142.1	2043	29	82.6	4.3	8.2	12.7	10.3	118.1	76.7
2044	30	87.2	7.4	5.5	20.2	5.6	20.2	8.3	3.9	2.1																											

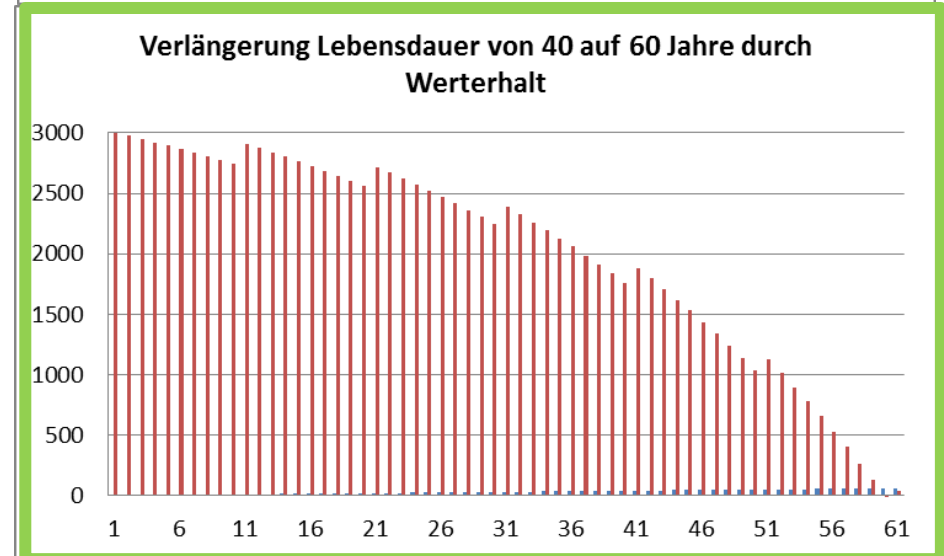
Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

4.2.4. Wertverlauf und Abschreibungsbedarf

zum Erneuerungsbedarf bestehendes Kantonsstrassennetz (in Mio. CHF):



Die technische Lebensdauer der Kantonstrassen wird auf 40 Jahre geschätzt (→ jährliche, Ø Abschreibung 75 Mio. CHF). Die Lebensdauer kann auf 60 Jahre verlängert werden (→ jährliche, Ø Abschreibung 50 Mio. CHF), sofern ein Teil der «eingesparten» Entwertung in Werterhaltungsmassnahmen investiert wird.



Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

4.2.5. Erkenntnis zur Finanzierung

(vgl. Bericht S. 58)

Jährliche Ausgaben (Annuität) für die Erhaltung des aktuellen Kantonsstrassennetzes: **148 Mio. CHF**

jährliche Ausgaben (Annuität) für einen wünschbaren Ausbau: **94 Mio. CHF**; davon für 1. Kategorie Ausbau: **65 Mio. CHF**

jährliche Einnahmen (Annuität) für die Kantonsstrassen: **118 Mio. CHF.**

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

5. Fazit

(vgl. Bericht S. 59f)

Folgerungen anhand der beiden angewendeten Konzepte:

5.1. Kapitalrechnung (für jährliche Nachführung der Zeitreihe)

- beim Bund und den Kantonen unterschiedlich angewendet
- für Basel-Landschaft im Kontext zu den Rechtsgrundlagen geeignet
- viele Akteure – bedeutet u.a. grosser Erhebungs-/Abklärungsaufwand
- grundsätzlich Kosten gedeckt ausser unter Berücksichtigung des theoretischen Wiederbeschaffungswerts nach RRB Nr. 1385 von 2006.

5.2. Ausgabenrechnung (für grobe Finanzierungsplanung)

- nur «Geldstrom»-bezogen und viele verschiedene Annahmen
- geeignet für eine grobe Finanzierungsplanung
- Aufhebung des BL-Verkehrssteuerrabatts auf weitere 5 J. (bis Ende 2016)
- für die Finanzierung von grösseren und neuen Strassen (wie Anschluss Liestal A22 und/oder Vollanschluss Aesch H18) reichen die bisherigen Einnahmen nicht aus, bzw.
die Finanzierung der genannten zusätzlichen Strassenprojekte erfordert zusätzliche Mittel.

Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

Gerne stehe ich zur Verfügung:

- **für weitere Erläuterungen, Fragen und Diskussionen**
- **für die Fortführung der Zahlenreihe**
- **für allfällige weitere Studien.**

Vielen Dank für Ihr Interesse und das in uns gesetzte Vertrauen.