



Regierungsrat

Luzern, 13. Oktober 2015

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT**P 552**

Nummer: P 552
Eröffnet: 30.06.2014 / Finanzdepartement i.V. mit Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 13.10.2015 / Teilweise Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 1172

Postulat Hunkeler Yvonne und Mit. über kostengünstigeres öffentliches Bauen**A. Wortlaut des Postulats**

Die finanzielle Lage des Kantons Luzern ist angespannt. Mit einem weiteren Sparpaket «Leistungen und Strukturen II» soll der Haushalt wieder ausgeglichen werden. Inwiefern dabei auch die Investitionen des Kantons überprüft werden, ist noch nicht bekannt. Wenn man kantonale Bauten sieht, wird man den Eindruck nicht los, dass immer noch grosszügige Baustandards angewendet werden. Sowohl in der Verkehrs- und Baukommission (VBK) als auch im Kantonsrat wurde schon mehrmals versucht, bei konkreten Bauprojekten Anträge zu stellen, welche die Reduktion der Baukosten zur Folge gehabt hätten. Dies ist jedoch in der Regel zu spät, da die Planung dann schon so weit fortgeschritten ist, dass eine Reduktion des Baukredits nicht mehr seriös ist. Somit hat der Kantonsrat auf diesem Weg effektiv kein Mittel zur Senkung der Baukosten in der Hand.

Wir fordern den Regierungsrat auf, die Standards aller Investitionen sowohl im Hoch- wie auch im Tiefbau auf deren Zweckmässigkeit zu überprüfen. Es ist dabei vermehrt nach kostengünstigeren Lösungen zu suchen. Allenfalls ist der Planungsprozess der öffentlichen Hand demjenigen der Privatwirtschaft anzupassen: Dort steht in der Regel ein finanzieller Rahmen zur Verfügung, innerhalb dessen sich ein zu realisierendes Objekt zu bewegen hat, und ein Maximalbetrag, der nicht überschritten werden darf. In der öffentlichen Verwaltung ist es umgekehrt: Zuerst wird der Bedarf geklärt, dann geplant, anschliessend werden die Kosten ermittelt und danach der entsprechende Kredit beantragt. Wir sind überzeugt, dass trotz umfassender gesetzlicher Vorgaben aus Verordnungen, Vorschriften und Weisungen bei jedem Bauprojekt – sei es im Hoch- oder im Tiefbau – Handlungsspielraum in der konkreten Umsetzung besteht. Dieser soll in Zukunft so ausgenützt werden, dass die Planung und Realisierung von Bauten sich nach dem «Zweckmässigen» und nicht nach dem «Wünschbaren» richtet.

Hunkeler Yvonne
Lichtsteiner-
Achermann Inge
Furrer Sepp
Roos Willi Marlis
Gmür-
Schönenberger
Andrea

Zosso Peter
Eggerschwiler-
Bättig Hedy
Kunz Urs
Kaufmann Pius
Dissler Josef
Gasser Daniel
Kottmann

Raphael
Meier Patrick
Bühler Adrian
Helfenstein Gi-
anmarco
Duss-Studer
Heidi
Odermatt Markus

Frey-
Neuenschwander
Heidi
Zurkirchen Peter
Bucher Franz
Aregger André
Karrer Serge
Schmassmann

Norbert	Troxler Jost	Gisler Franz	Heer Andreas
Marti Urs	Schmid Werner	Müller Pirmin	Langenegger
Oehen Thomas	Keller Daniel	Schmid-	Josef
Wismer-Felder	Bossart Rolf	Ambauen Rosy	Schärli Thomas
Priska	Omlin Marcel	Gloor Daniel	Graber Michèle
Lüthold Angela	Camenisch Räto	Pfäffli-Oswald	Zemp Andreas
Stöckli Ruedi	B.	Angela	Brücker Urs
Müller Pius	Dickerhof Urs	Scherer Heidi	Hess Ralph

B. Begründung Antrag Regierungsrat

Hochbauten

Einleitung

Wir haben über die verbindlichen Vorgaben sämtlicher Planungen im Planungsbericht über die Immobilienstrategie des Kantons Luzern B 139 vom 12. Januar 2010 folgendes festgehalten:

"Der Kanton Luzern betreibt eine aktive, systematische und nachhaltige Immobilienpolitik. Die Grundstücke und Gebäude, die der Kanton nutzt oder im Eigentum hat, stellen einen hohen Wert und einen wichtigen Kosten-Nutzen-Faktor für den Kanton dar. Das Immobilienmanagement des Kantons Luzern sichert kostengünstige Infrastrukturen mit einem bestmöglichen Nutzen für die Erfüllung seiner Kernaufgaben. Mit zielgerichteten Massnahmen wird der Lebensraum im Kanton Luzern in räumlicher, wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Hinsicht positiv gestaltet. Kantonale Bauten haben Vorbildcharakter und sind oft Teil des Kulturgutes des Kantons Luzern."

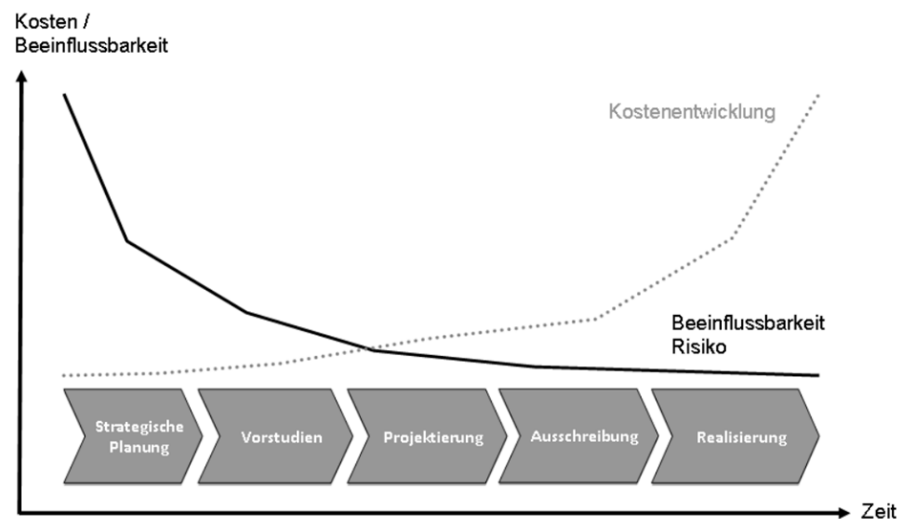
Im erwähnten Planungsbericht sind folgende Ziele definiert:

- Optimale Erfüllung der Betriebs- und Nutzeranforderungen
- Wirtschaftlicher Betrieb
- Flexible, für künftige Nutzungen nutzungsneutrale Bauten
- Städtebaulich und architektonisch wegweisende Bauten
- Hohe bauliche Qualität
- Energetische vorbildliche Bauten
- Berücksichtigung der sicherheitsrelevanten Anforderungen (Brandschutz, Erdbebensicherheit usw.)
- Nachhaltige Immobilienbewirtschaftung

Kostengünstiges öffentliches Bauen, wie wir es verstehen, darf nicht den Fokus nur auf die ersten Investitionskosten haben, sondern muss über den ganzen Lebenszyklus einer Immobilie hinweg betrachtet werden. Günstiges Bauen garantiert nicht, dass die zukünftigen Benutzer und Eigentümer von tiefen Mieten, Instandhaltungs-, Instandsetzungs- und Nebenkosten profitieren. Oftmals lohnt es sich, in Qualität zu investieren und damit die zukünftige Vollkostenrechnung positiv zu beeinflussen.

Der Kanton Luzern hat als öffentlicher Bauherr Vorbildfunktion und versucht stets, mittels einer nachhaltigen Bauweise den ökonomischen, ökologischen sowie sozialen Bedürfnissen gerecht zu werden. Je nach Rahmenbedingung, Gebäudezweck und -anforderung sind die Aspekte der Nachhaltigkeit flexibel und wo nötig auch im Ungleichgewicht anzuwenden. Mit diesem Verhalten gestalten wir den Planungsprozess transparent, die Entscheidungen sind nachvollziehbar und folgen den prioritären Zielen des jeweiligen Bauvorhabens.

Kostengünstiges öffentliches Bauen ist ein wiederkehrendes Thema der Immobilienbranche im In- und Ausland. Sämtliche Studien gelangen je nach Immobilienstrategie zu ähnlichen Ergebnissen. Die Beeinflussbarkeit der Gebäudekosten ist bei Planungsbeginn am Grössten und darauf müssen wir uns konzentrieren.



Graphik Nr. 1

Planungsprozess

Die strategische Planung ist ein steter rollender Prozess, innerhalb dem die anstehenden Bedürfnisse der Nutzer mit dem bestehenden kantonalen Immobilienbestand und dem Ziel der wirtschaftlichsten Lösung abgeglichen werden. Dabei streben wir an, mittels Optimierungen (Prozesse, Organisation, Flächenbedarf etc.) im bestehenden Immobilienbestand unnötige Investitionen in neue Immobilienprojekte zu vermeiden. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind als Budgetvorgabe jährlicher Bestandteil im Aufgaben- und Finanzplan (AFP).

In Anlehnung an die Immobilienstrategie hat die Dienststelle Immobilien verbindliche Ausbau- und Flächenstandards definiert, die konsequent angewendet und kontrolliert werden. Analog dieser Vorgaben werden die Nutzerbedürfnisse, wie auch die ordentlichen Massnahmen zur Werterhaltung, je nach Eingriffstiefe mit Vorstudien zu unterschiedlichen Ausführungsvarianten analysiert. Die zur Verfügung stehenden Kennzahlen (u. a. Kosten-Benchmark) dienen uns als Vergleich und frühe Kontrolle, damit das angestrebte Kosten-Nutzen-Verhältnis eingehalten werden kann.

Diesem wichtigen ersten Planungsschritt wird analog der Graphik Nr. 1 grosse Bedeutung zugemessen. Der daraus resultierende Entscheid bildet die Basis für den weiteren Planungsprozess und muss den im AFP budgetierten finanziellen Mitteln folgen. Der weitere Planungsprozess nach SIA 102 unterliegt den genau gleichen Vorgaben wie in der Privatwirtschaft mit Ausnahme des öffentlichen Beschaffungswesens. Nach jeder Planungsphase werden die Ergebnisse hinsichtlich der Zielvorgaben überprüft. Abweichungen wie Mehr- oder Minderkosten werden frühzeitig erkannt, begründet und gemäss der Ziel- und Budgetvorgabe korrigiert.

Die vermehrt komplexen Planungsprozesse bergen unterschiedlichste Risiken. Die Dienststelle Immobilien hat dafür ein verbindliches Planerhandbuch für kantonale Hochbauten (letzte Revision Juli 2015) erstellt. Dieses regelt den ganzen Planungs- und Controllingprozess und hat seit Inbetriebnahme mögliche Fehlerquellen signifikant vermindert.

Die in den letzten Jahren abgeschlossenen Hochbauprojekte zeigen, dass mit einem stringenten Controlling kostengünstige, qualitativ hochwertige und für die langfristige Bewirtschaftung nachhaltige Bauprojekte erstellt werden können.

Bauprojekte wie der Umbau des Postbetriebsgebäudes beim Bahnhof Luzern, der Neu- und Umbau des Berufsschulgebäudes Sursee und der Neubau der Dreifachturnhalle in Sursee sind Beweis dafür, dass das Kosten-Nutzenverhältnis, die Qualität und die Betriebskosten in Übereinstimmung mit den städtebaulichen und architektonischen Anforderungen gebracht werden konnten. Der Benchmark dieser Projekte zeigt, dass sie unter den Investitionen von vergleichbaren Projekten abgeschlossen werden konnten.

Diese Ergebnisse weisen darauf hin, dass wir keinen prioritären Handlungsbedarf im Bereich der Planungsprozesse und dem Kostencontrolling haben.

Treiber der Gebäudekosten

Die erheblichen nicht abschliessenden Einflussfaktoren, Treiber und Risiken der Gesamtkosten eines Projektes sind:

- Nutzerbedürfnis
- Standardvorgaben (Ausbau- und Flächenstandard)
- Grundstück
- Gesetzliche und sicherheitstechnische Vorgaben (Baugesetz, Brandschutz, SUVA, Behindertengerechtigkeit, Erdbebensicherheit etc.)
- Detaillierungsgrad der Bewilligungsinstanzen
- Zunahme der energetischen Vorschriften
- Vergaberichtlinien (öffentliches Beschaffungswesen)
- Komplexität (Nutzung, Baukonstruktion, Standort, Baugrund)
- Gebäude unter Denkmalschutz oder an städtebaulich prominenter Lage
- Einsprachen (Private, Verbände)
- Projektablauf (Projektmanagement)
- Fachliches Know-how (Bauherr, Planer, Unternehmungen)
- Politische Prozesse (Investitionssumme > CHF 25 Mio. = Bauzeit 6-9 Jahre)
- Finanzierung und Renditeerwartung
- Immobilienstrategie (Halten - Verkauf)
- Betrieb (Beschaffung, kaufmännische- und technische Bewirtschaftung, Facility Management, Betreibermodell)

Handlungsfelder

Die stetige Zunahme von Anforderungen an ein Bauvorhaben erhöht die Komplexität, verlängert den Planungs- und Bauprozess und kann in höheren Baukosten münden. Der Kanton Luzern ist auch in dieser Hinsicht als Vorbild gefordert und muss unter Beizug und mit Unterstützung aller Stakeholder versuchen, dieser Tendenz entgegen zu wirken.

Nachfolgende Massnahmen streben wir im Hochbau an:

- Die Dienststelle Immobilien wird die Immobilienstrategie in den nächsten beiden Jahren überarbeiten, aktualisieren und als verbindlich definieren. Der Zyklus der heutigen Immobilienstrategie neigt sich dem Ende entgegen und muss den aktuellen Bedingungen und Herausforderungen angepasst werden.
- Die Dienststelle Immobilien wird in den nächsten beiden Jahren ein Immobiliencontrolling und -reporting (Leerstandquoten, Baukosten, Gesamtinvestitionskosten, Mieterträge, Energieverbrauchswerte, Instandhaltungsquote etc.) weiter entwickeln und die Ergebnisse quantitativ wie auch qualitativ nachweisen sowie mit Benchmarks vergleichen.
- Das Bedürfnis des Bestellers hat erheblichen Einfluss auf die Baukosten. In Anlehnung an die zukünftig revidierte Immobilienstrategie wird die Dienststelle Immobilien die Ausbau- und Flächenstandards neu und lückenlos definieren. Wir werden diese Massstäbe bei der Projektierung von allen Hochbauprojekten anwenden und verbindliche Kostenvorgaben festlegen.
- Die Departemente als Besteller sowie auch deren Entscheidungsträger sind darauf hinzuweisen und zu schulen, dass die Immobilienstrategie sowie die Ausbau- und

Flächenstandards verbindlich sind. Zudem besteht kein Anspruch auf die maximale Erfüllung der Ausbau- und Flächenstandards.

- Bevor formelle Begehren angemeldet werden, soll deren Dringlichkeit mittels Nachweis und Überprüfung innerhalb des Departements (Prozesse, Organisation, Flächenbedarf, Verdichtungspotenzial etc.) sowie im bestehenden Immobilienbestand erbracht werden.
- Die Flächenstandards "Verwaltung" sind durch die Dienststelle Immobilien den neusten Erkenntnissen im Büroarbeitsmarkt (Multi Space etc.) anzupassen und umzusetzen. Das Neubauprojekt "Zentrale Verwaltung" am Seetalplatz böte die einmalige Chance, die zukünftigen Lebenszykluskosten auf ein Minimum zu reduzieren. Der heutige Flächenbedarf pro Mitarbeitende und die Betriebskosten könnten über den Mengeneffekt reduziert werden. Zudem könnten wir den neuen Arbeitnehmerbedürfnissen mit attraktiven und flexiblen Arbeitsplätzen begegnen.
- Allgemeine Räume innerhalb einer Liegenschaft wie Empfang, Aufenthalt und Infrastruktur sind gemeinsam zu nutzen sowie Schulungs- und Sitzungszimmer mit hohen Belegungsquoten zu bewirtschaften.
- Das Controlling der einzelnen Dienststellen prüft periodisch den Flächenbedarf im Vergleich zum Personalbestand. Nicht mehr benutzte Arbeitsflächen sind der Dienststelle Immobilien zu melden und für andere Nutzungen frei zu geben.
- Der strategisch rollende Planungsprozess ist unbedingt beizubehalten, auszubauen und diesem Verfahren weiterhin grosse Beachtung zu schenken.
- Bei Gebäuden, die unter Denkmalschutz oder an städtebaulich prominenter Lage stehen, ist sensibel vorzugehen und eine frühe Einbindung aller involvierten Parteien anzustreben. Dies kann die erste Planungsphase verlängern, verhindert jedoch mögliche Risiken (Einsparungen, Projektänderungen, Termin, Kosten etc.), deren Folgen nicht abschätzbar sind. Damit ein solches Projekt bewilligungsfähig wird, muss vorgängig analysiert werden, welcher Planungsprozess die Risiken vermindern kann. Machbarkeitsstudien bis hin zu Architekturwettbewerben sind ideale Planungsinstrumente, um den umfassenden Anforderungen gerecht zu werden. Die Meinung, dass Architekturwettbewerbe die Bauten verteuern, muss relativiert werden. Entscheidend sind allein die Vorgaben bei der Wettbewerbsausschreibung und die Definition der planerischen Anforderungen. Beim korrekten Einsatz, der Wahl der richtigen Instrumente und analog den Zielen verbindlich definierten Wettbewerbsvorgaben, liefern die Ergebnisse wegweisende Erkenntnisse zur Problemstellung. Die Wirtschaftlichkeit kann bereits in der ersten wichtigen Planungsphase überprüft und zukunftsweisend überarbeitet werden. Ebenso ebnet dieser Prozess die Bewilligungsfähigkeit, gibt zu anspruchsvollen städtebaulichen Themen Antworten und vermindert das Einspracherisiko (Nachbarn, Verbände etc.).
- Bei der Planung steht nach wie vor die Nachhaltigkeit im Zentrum, bei jedem Entscheid müssen die daraus resultierenden Kosten geprüft und über den ganzen Lebenszyklus der Immobilie beurteilt werden. Das Planungs- und baubegleitende Facility Management soll sich im ganzen Projektierungsprozess integrieren. Dies begünstigt einen zukünftig optimierten und wirtschaftlichen Betrieb.
- Bei der Wahl des Projektmanagements ist auf die Organisation, Stabilität, Qualität, das Fach-Know-how sowie die sich ergänzende Zusammensetzung des Teams zu achten.

- Nach jeder Planungsphase sind die Ergebnisse hinsichtlich der Zielvorgaben zu überprüfen. Abweichungen wie Mehr- oder Minderkosten sind frühzeitig zu erkennen, zu begründen und gemäss der Ziel- und Budgetvorgabe zu korrigieren.
- Innerhalb der Bewirtschaftung sind mittels Mengeneffekt die Leistungen zu bündeln und zu günstigeren Konditionen zu beschaffen. Da es sich bei den Kantonalen Hochbauten grundsätzlich um Betriebsliegenschaften handelt, ist die stete Optimierung der Ausgabe-seite wichtig.

Tiefbauten

Einleitung

Die Planung von Infrastrukturbauten für den Strassen- und Schienenverkehr basiert auf den strategischen Führungs- und Leitinstrumenten des Kantons Luzern. Dazu gehören der kantonale Richtplan, das Radroutenkonzept, das Bauprogramm für die Kantonsstrassen, das Agglomerationsprogramm Luzern und der öV-Bericht.

- Im Radroutenkonzept sind die zu realisierenden Vorhaben und die Ausbaunormen behördenverbindlich beschrieben. Speziell ist festgehalten, wie Radverkehrsanlagen entlang von Strassen und auf Verkehrsknoten projektiert werden sollen. Das Konzept enthält Angaben über den Bau strassenbegleitender Radverkehrsanlagen, über ihre Merkmale und Abmessungen sowie ihre Gestaltung. Ihr Rat nahm das Radroutenkonzept 1994 am 26. Juni 1995 und seine Ergänzung am 30. November 2009 zustimmend zur Kenntnis. Die dem Radroutenkonzept 1994 zu Grunde liegenden Planungsgrundlagen wurden aufgrund der Erfahrungen aus dem Betrieb und Unterhalt beurteilt und mit den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), anderen Kantonen sowie den Richtlinien des ASTRA verglichen. Dabei zeigte sich, dass die Standards unserer Radverkehrsanlagen heute sehr tief gehalten sind und eine Anpassung der Projektierungsgrundlagen nach unten nicht angezeigt ist.
- Der Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) gibt Auskunft über das bestehende Angebot, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten (§ 13 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr [öVG]). Bei der Infrastruktur- und Angebotsplanung sind insbesondere die Wirtschaftlichkeit und die Kostenentwicklung zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 3 öVG). Der öV-Bericht legt somit zusammen mit dem Aufgaben- und Finanzplan die für den öffentlichen Verkehr umzusetzenden Infrastrukturmassnahmen fest. Den aktuellen öV-Bericht 2014 - 2017 nahm Ihr Rat am 31. März 2014 zustimmend zur Kenntnis. Gemeinden können höhere Anforderungen an Gestaltung, Nutzung und Ausführung von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr stellen, müssen die entsprechenden Zusatzkosten aber selber tragen (§ 8 öVG). Der Kanton Luzern hat in den letzten Jahren insgesamt 10 neue S-Bahnhaltestellen realisiert und in Betrieb genommen. Die entsprechenden Lösungen sind dabei anerkanntermassen kostenoptimiert umgesetzt worden.
- Gemäss § 45 des Strassengesetzes (StrG) beschliesst Ihr Rat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das Bauprogramm bezeichnet anhand von Übersichtsplänen und Beschreibungen die Linienführung, den Ausbaustandard in den Grundzügen und die mutmasslichen Kosten der Bauvorhaben. Im Besonderen stellt das Bauprogramm die Umsetzung der im kantonalen Radroutenkonzept 1994 (ergänzt 2009), in den Agglomerationsprogrammen und in den öV-Berichten enthaltenen Massnahmen unter Berücksichtigung der Unterhaltsplanung sicher. Das aktuelle Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen beschloss Ihr Rat im November 2014.

Planungsprozess

Bei der konkreten Erarbeitung von Verkehrsprojekten werden verschiedene Lösungsmöglichkeiten geprüft und im Rahmen eines umfassenden Variantenvergleichs unter Berücksichtigung der massgebenden Indikatoren die Lösung mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis erarbeitet. Bei der Projektierung müssen die umfassenden technischen Normen und Vorschriften beachtet werden. Die kantonalen Ausbaustandards haben kostenoptimierte Lösungen unter Berücksichtigung der gesamten Lebensdauer der Anlagen zum Ziel. Die gesamten Planungen und Projektierungen von Verkehrsanlagen richten sich nach dem definierten Problemlösungszyklus gemäss dem Qualitätsmanagement der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur.

Beim Bau und Unterhalt der Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr werden die anerkannten Regeln der Bautechnik beachtet. Grundlagen für die Dimensionierung der Kantonsstrassen und der öV-Infrastrukturen sind im Kanton Luzern die Vorgaben in Gesetzen und Verordnungen, die Normen der VSS, die Fachordner der Dienststellen, Richtlinien, die Planungsberichte sowie unsere Standards im Kantonsstrassenbau. Diese hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement im Jahr 2011 erarbeitet. Die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates ist über die Standards im Kantonsstrassenbau orientiert. Bei der Projektbearbeitung werden zudem der aktuelle Stand der Technik sowie die Erfahrungen der Fachleute eingebracht und ein wirtschaftlich optimierter Unterhalt berücksichtigt. Mit diesem Vorgehen werden zudem sämtliche Anspruchsgruppen angemessen berücksichtigt.

Von den anerkannten Regeln der Strassenbautechnik, insbesondere den Normen der VSS, kann im Sinn einfacherer und kostengünstigerer Standards abgewichen werden, wenn die Verhältnisse es zulassen. Diese gemäss § 11 der Strassenverordnung möglichen Abweichungen werden mit dem Radroutenkonzept und der Definition der Strassenelemente nach den Standards im Kantonsstrassenbau bereits ausgeschöpft. Weitere Abweichungen sind nicht vertretbar und können die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Wird auf Verlangen von Gemeinden oder Privaten bei Kantonsstrassenprojekten eine Ausführung beschlossen, die über den erforderlichen Standard hinausgeht, haben die Gemeinden oder Private die Mehrkosten selber zu bezahlen (§ 47 Abs. 3 StrG).

Die Abrechnungen der Sonderkredite über Änderungen von Kantonstrassen der letzten Jahre zeigen einen positiven Umgang mit den zur Verfügung stehenden Krediten.

Handlungsfelder

Die Entwicklung zeigt, dass die Anforderungen an die Verkehrsanlagen zukünftig weiter steigen. So werden zum Beispiel immer grössere und schwerere Fahrzeuge zugelassen. Auch sind neue Ansprüche aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes oder nach verstärkter Gestaltung von Strassenräumen zu prüfen und zu berücksichtigen.

Diese stetige Zunahme der Ansprüche, die Weiterentwicklung der fachtechnischen Anforderungen und Vorgaben an die Projekte und Vorhaben sowie mögliche Beschwerdeverfahren erhöhen die Komplexität erheblich. Sie können den Planungs- und Bauprozess verlängern und die Baukosten erhöhen.

Nachfolgende Massnahmen streben wir im Tiefbau an:

- Die rechtlichen, strategischen und fachtechnischen Anforderungen und Vorgaben werden weiterhin erfüllt. Die Ansprüche haben diesen Anforderungen und Vorgaben zu entsprechen.
- Mehrkosten bei Kantonsstrassenprojekten für eine von Gemeinden oder Privaten verlangte Ausführung, die über den erforderlichen Standard hinausgehen, sind weiterhin konsequent von diesen Gemeinden oder Privaten selbst zu bezahlen (§ 47 Abs. 3 StrG).
- Mit dem Ziel, kostenoptimierte Lösungen umzusetzen, werden Projekte nach der Projektbewilligung und dem Baubeschluss – speziell bei Vorhaben mit einer langen Planungs- und Bewilligungsphase – in der Realisierungsphase noch einmal hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten überprüft. Die damit verbundenen zusätzlichen Planerleistungen sind gerechtfertigt.
- Hohe Fachkompetenz in der Planung und Realisierung wird vorausgesetzt und in den Beschaffungsverfahren mit entsprechenden Anforderungskriterien sichergestellt.
- In sämtlichen Projekten wird ein konsequentes Kostencontrolling geführt. Kostenveränderungen sind somit bekannt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass öffentliche Hoch- und Tiefbauprojekte nur geplant oder realisiert werden können, wenn diese in unseren behördenverbindlichen strategischen Führungs- und Leitinstrumenten enthalten oder beschrieben sind. Die Standards werden in unseren Projekten und durch Ihren Rat mittels den strategischen Führungs- und Leitinstrumenten laufend auf deren Zweckmässigkeit sowie Kosten und Nutzen überprüft. Wir können deshalb den Anliegen des Postulats, wie unseren Ausführungen zu entnehmen ist, teilweise entsprechen.