



Kanton Basel-Landschaft

2005/244

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

betreffend Verpflichtungskredit für eine Neue Informatiklösung für die
Motorfahrzeugkontrolle Basel-Landschaft

vom 13. September 2005

Inhaltsverzeichnis:

1.	Zusammenfassung	3
2.	Ausgangslage	4
2.1.	Gründe für ein neues System	4
2.1.1.	Der Zustand heute	4
2.1.2.	Die Anforderungen	4
2.2.	Zusammenarbeit mit der Motorfahrzeugprüfstation beider Basel und der Motorfahrzeugkontrolle Basel-Stadt.....	5
3.	Evaluation und Entscheid für "cari"	6
3.1.	Evaluation.....	6
3.2.	Begründung des Ergebnisses	8
3.3.	Das Produkt cari	9
3.3.1.	Beschreibung	9
3.3.2.	Datenschutz.....	11
4.	Das Projekt	12
4.1.	Der Projektrahmen.....	12
4.2.	Zielsetzungen	12
4.3.	Vorgehen und Meilensteine	13
4.4.	Termine	13
4.5.	Projektorganisation.....	13
4.6.	Kommunikationskonzept.....	14
4.7.	Ausbildungskonzept	15
4.8.	Projektcontrolling.....	15
4.9.	Risiken und Umgang mit Risiken	15
5.	Die Kosten	16
5.1.	Investitionskosten.....	16
5.2.	Betriebskosten	18
5.3.	Abschreibungen	19
6.	Stärken/Chancen/Risiken Analyse	20
6.1.	Stärken	20
6.2.	Chancen.....	20
6.3.	Risiken.....	20
7.	Wirtschaftlichkeit und Nutzen.....	22
8.	Antrag	23
	Entwurf Landratsbeschluss.....	24

1. Zusammenfassung

Der Zentralrechner (Host) wird aus finanziellen, technischen und organisatorischen Gründen per 31.12.2006 stillgelegt. Die bestehenden Host-Anwendungen der Motorfahrzeugkontrolle Basel-Landschaft (MFK) können daher nicht über diesen Zeitpunkt hinaus betrieben werden.

Die neue MFK-Lösung muss spätestens zum Zeitpunkt der Abschaltung des Host produktiv sein, damit der operative Betrieb der MFK weiterhin gewährleistet werden kann.

Der Regierungsrat beantragt deshalb die Ablösung der heutigen MFK-Applikationen auf dem Host durch die Standardsoftware *cari* der Firma *networkers interactive sa* mit Sitz in Préverenges (VD). *cari* wird bereits in 14 Kantonen teilweise oder vollumfänglich produktiv eingesetzt. Für die Disposition bei der Motorfahrzeugprüfstation beider Basel wurde ebenfalls *cari* evaluiert.

Die Auswahl von *cari* erfolgte mittels Ausschreibung im offenen Verfahren gemäss dem Gesetz über öffentliche Beschaffungen nach GATT/WTO und anschliessender Evaluation.

Mit der Einführung von *cari* wird in Zukunft auf Eigenentwicklungen für die MFK verzichtet. Weil die neue Standardsoftware von weiteren MFK's eingesetzt wird, können Synergien für die Weiterentwicklung genutzt werden. Dies hat positive Auswirkungen auf die Qualität und die Kosten der Software.

Die Benutzeroberfläche von *cari* ist übersichtlich und ergonomisch aufgebaut, was ein effizientes Arbeiten erlaubt. Weil die Bildschirmmasken in weiten Teilen selbsterklärend sind, wird der Schulungsaufwand sowohl bei der Einführung als auch beim Einarbeiten neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erheblich reduziert.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Internet-Technologie, auf welcher *cari* aufgebaut ist. Schon heute kann mit *cari* ein Kunde seine Adressdaten über das Internet ändern oder ein Gesuch für den Umtausch seines Führerausweises zu Hause ausfüllen und ausdrucken. Auf einfache Weise können den MFK-Kunden auf Wunsch, wie z.B. Garagen oder Transportunternehmen, Funktionen auf dem Internet zur Verfügung gestellt werden, welche das MFK-Personal entlasten und Abläufe vereinfachen wird.

Der Terminplan sieht vor, mit dem Projekt im Dezember 2005 zu starten. Die produktive Einführung ist im 3. Quartal 2006 geplant und bis 31.12.2007 sollte das Projekt abgeschlossen sein.

Für die Einführung wird ein Gesamtkredit von 3'203'300 Franken beantragt. Dieser beinhaltet die Software-Lizenzen, Hardware-Anschaffung, Beratungskosten und den internen Personalaufwand. Die jährlichen Folgekosten inkl. Abschreibung und Zinskosten betragen 1'116'377 Franken bei einer Nutzungsdauer von sieben Jahren. Lässt man die Abschreibungen, Zinskosten und die gleich bleibenden Kosten für Druck und Versand der Steuerrechnungen weg, betragen die jährlich wiederkehrenden Kosten für den Betrieb und den Unterhalt 522'320 Franken.

Demgegenüber stehen die Einsparungen der heutigen Host-Betriebskosten von ca. 630'000 Franken pro Jahr (bzw. 950'000 Franken, wenn der Host nach dem Wegfall der Steuerapplikation nur noch für die MFK betrieben werden müsste).

2. Ausgangslage

2.1. Gründe für ein neues System

2.1.1. Der Zustand heute

Die bestehenden Applikationen der Motorfahrzeugkontrolle Baselland (MFK BL), zur Hauptsache die Anwendungen **Fahrzeug**, **Führer** und **Mofa**, laufen auf dem Host-System, welches durch den Zentralen Informatikdienst der Finanz- und Kirchendirektion (ZID) betrieben wird. Die Anwendungen selber sind Eigenentwicklungen des ZID (Programmiersprachen COBOL und DELTA) und werden auch heute noch vom ZID unterhalten und weiterentwickelt.

Im Rahmen der Host-Ablösung müssen diese Anwendungen zwingend ersetzt werden.

2.1.2. Die Anforderungen

Standardlösung

Vor allem aus Kostengründen und Gründen des Unterhalts besteht die Anforderung, in Zukunft keine Eigenentwicklung mehr zu unterhalten, sondern zusammen mit einem oder mehreren anderen Kantonen eine gemeinsame Lösung zu betreiben, um bei den regelmässig notwendig werdenden Anpassungen der Programme und aufgrund der gesetzlichen Änderungen (Strassenverkehrsgesetz) die notwendigen Unterhaltskosten zu reduzieren. Dies auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht und im Hinblick auf den Investitionsschutz einer neuen Applikation. Zudem minimiert dieses Vorgehen das Risiko einer allfälligen Insellösung (Risk-Management).

In die Ausschreibung miteinbezogen wurde auch eine Outsourcing-Variante, bei welcher der Betrieb der Anwendung im Rechenzentrum eines anderen Kantons möglich gewesen wäre. Zu dieser Variante wurde jedoch kein Angebot eingereicht.

Fachliche Anforderungen

Die fachlichen Anforderungen im Rahmen einer Vorstudie wurden zusammen mit der MFK erhoben und im Bericht "Vorstudie Neue MFK-Applikation, Version 1.50 vom 9. Dezember 2003" festgehalten. In der Folge wurde daraus das Pflichtenheft erstellt, welches die Grundlage für die öffentliche Ausschreibung vom 27. Januar 2005 darstellte.

Disposition von Fahrzeug- und Führerprüfungen

Die Motorfahrzeugprüfstation Münchenstein (MFP) führt im Auftrag der beiden Trägerkantone BL und BS die amtlichen Fahrzeug- und Führerprüfungen durch. Für deren Disposition wurde ein neues System evaluiert, welches zur Zeit eingeführt wird. Die Anforderung an ein neues MFK-System bestand darin, dass die beiden Systeme so miteinander verbunden werden können, dass keine Medienbrüche entstehen. Es kann

zudem vermieden werden, dass Daten doppelt erfasst werden müssen. Die Datenkonsistenz ist gewährleistet.

Der Datenschutz

Die zukünftige Lösung muss die Anforderungen des kantonalen Datenschutzgesetzes berücksichtigen. Durch die Ausrichtung auf Lösungen, die bereits bei anderen Kantonen betrieben werden, und durch die Erfahrung, dass die kantonalen Datenschutzgesetze in diesem Bereich grosse Ähnlichkeiten aufweisen, erfüllt die geplante Lösung die Anforderungen aus Sicht des heutigen Datenschutzgesetzes.

Die Datenschutzbeauftragten des Kantons Basel-Landschaft stimmten der Vorstudie zu und wiesen für die weitere Projektbearbeitung auf die heiklen Bereiche der medizinischen Daten und Administrativmassnahmen sowie auf den Aspekt der Datenvermeidung und Datensicherheit bei der Internetnutzung durch die Kundinnen und Kunden hin. Diese Hinweise gingen auch an die Verantwortlichen für die Evaluationsbewertung. Die Anliegen der Datenschutzbeauftragten, welche im Mitberichtsverfahren geäussert wurden, sind berücksichtigt worden.

Betrieb der Lösung

Die neuen Applikationen für die Motorfahrzeugkontrolle sollen in der zentralen Direktionsinformatik bei der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion betrieben werden.

2.2. Zusammenarbeit mit der Motorfahrzeugprüfstation beider Basel und der Motorfahrzeugkontrolle Basel-Stadt

Um die weitere Zusammenarbeit mit der Motorfahrzeugkontrolle Basel-Stadt und der Motorfahrzeugprüfstation beider Basel gewährleisten zu können, soll die neue MFK-Lösung einen möglichst hohen Kompatibilitätsgrad zu den Lösungen dieser beiden Institutionen aufweisen.

3. Evaluation und Entscheid für "*cari*"

3.1. Evaluation

Am 27. Januar 2005 wurde die Ausschreibung "Beschaffung und Einführung einer neuen MFK-Applikation" im kantonalen Amtsblatt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt (SHAB) veröffentlicht. Die Ausschreibung wurde als offenes Verfahren gemäss dem Gesetz über öffentliche Beschaffungen nach Gatt/WTO durchgeführt. In der Folge verlangten 44 Interessenten das Pflichtenheft und die Ausschreibungsunterlagen. Aufgrund der publizierten Eignungskriterien, insbesondere des Kriteriums "Bei mindestens einer/einem MFK/Strassenverkehrsamt der Schweiz müssen die Hauptfunktionen produktiv genutzt werden", sagten viele Interessenten ihre Teilnahme an der Ausschreibung ab.

An der Offertöffnung vom 9. März 2005 konnten schliesslich noch zwei Angebote entgegengenommen werden. Beide Anbieter erfüllten die Eignungskriterien vollumfänglich, worauf sie im weiteren Evaluationsverfahren berücksichtigt wurden. Bei den beiden Angeboten handelte es sich um folgende Lösungen:

- ☐ Produkt *cari* der Firma *networkers interactive sa* mit Sitz in Préverenges (VD). *cari* wird hauptsächlich in den Kantonen VS, AI und AR eingesetzt, sowie mit Teilfunktionen in weiteren 11 Kantonen.
- ☐ *AVEDRIS* der Firma *Epsilon SA Software Assistance* mit Sitz in Münchenstein (BL), welches vollumfänglich bei der MFK BS eingesetzt wird.

Im Rahmen der Evaluation wurden beide Systeme bei der MFK Basel-Landschaft präsentiert und es wurden Referenzbesuche bei der MFK Basel-Stadt und beim Strassenverkehrsamt Appenzell-Ausserrhoden durchgeführt. Im Weiteren wurden eine Punktebewertung der gewichteten Zuschlagskriterien (Nutzwertanalyse) und ein Kosten/Nutzen-Vergleich gemacht, welche zu folgenden Ergebnissen führten:

Nutzwertanalyse:

Zu beurteilende Bereiche	Gewicht G	Erf.-grad E	Nutzwert E x G %	Erf.-grad E	Nutzwert E x G %
		<i>cari/networkers</i>		<i>AVEDRIS/Epsilon</i>	
Funktionalität, System	60%				
Globale Anforderungen	5%	0.948	4.74	0.979	4.895
Führerzulassung	5%	0.989	4.945	1	5
Fahrzeugzulassung	5%	0.954	4.77	0.987	4.935
Finanzen und Dienste	5%	0.853	4.265	0.922	4.61
Administrativdienst	4%	1	4	0.873	3.492
Internet	4%	1	4	0.778	3.112
Benutzbarkeit	3%	1	3	1	3
Applikatorische Integration	3%	0.933	2.799	1	3
Systemplattform	3%	1	3	1	3
Wartbarkeit	3%	1	3	1	3
Umsysteme	3%	0.917	2.751	0.792	2.376
Datensicherheit und -Schutz	3%	0.875	2.625	1	3
Fragen zur Applikation	2%	0.981	1.962	0.943	1.886
Lösungskonzept, Applikationsbeschreibung	4%	1	4	0.667	2.668
Einführungsvorschlag	4%	1	4	1	4
Datenübernahme	4%	1	4	1	4
Nutzwert Funktionalität, System			57.857		55.974
Firma	20%				
Firma	10%	1	10	1	10
Fragen zur Firma	5%	1	5	0.897	4.485
Projektmitarbeiter (Anbieter und Subunternehmer)	5%	1	5	1	5
Nutzwert Firma			20		19.485
Referenzen	10%				
Referenzanrufe und/oder -Besuche	10%	0.933	9.33	0.608	6.08
Nutzwert Referenzen			9.33		6.08
Präsentation	10%				
Präsentation Firma und Applikation	10%	0.830	8.3	0.593	5.93
Nutzwert Präsentation			8.3		5.93
Total Nutzwert			95.487		87.469

Kosten/Nutzen-Vergleich:

System/Anbieter	cari networkers	AVEDRIS Epsilon
Zuschlagskriterien	Summe der gewichteten Nutzwerte der Sub-Kriterien (gerundet)	
Funktionalität, System	57.86	55.97
Firma	20.00	19.49
Referenzen	9.33	6.08
Präsentation	8.30	5.93
Gesamtnutzwert	95.49	87.47
Differenz	8.4%	
Kosten		
Kosten einmalig, Anbieter (bereinigt)	1'990'600	1'595'289
zusätzliche Kosten, einmalig	1'262'300	1'393'100
Wartungskosten, Anbieter über 7 Jahre	1'066'100	1'209'040
zusätzliche Wartungskosten über 7 Jahre	1'340'640	1'340'640
Kosten gesamt	5'659'640	5'538'069
Kosten/Nutzen	59'269	63'314
Differenz	6.4%	

Aufgrund dieser Ergebnisse fiel der Entscheid auf *cari*.

3.2. Begründung des Ergebnisses

Aufgrund der durchgeführten Nutzwert- und Kosten/Nutzen-Analyse wurde *cari* als die wirtschaftlich günstigere Lösung eruiert. Die Angebote wurden zudem einer eingehenden Risikoanalyse unterzogen.

Wichtige Gründe, welche zu diesem Entscheid führten und diesen bekräftigen, sind:

- ☐ Der Anbieter ist zu 100% auf das Produkt *cari* fokussiert.
- ☐ *cari* wird ganz oder in Teilen bei 14 Kunden (Kantonen) produktiv genutzt.
- ☐ Modernste Technologie als Basis und Werkzeuge, die sich in der Praxis bewähren, bedeuten einen hohen Investitionsschutz.
- ☐ Die Benutzeroberfläche ist so aufgebaut, dass die relevanten Geschäftsfälle auf einen Blick ersichtlich sind. Dies erlaubt ein effizientes Arbeiten.
- ☐ Die Internet-Technologie erfordert minimalste Anforderungen an die Client-PC's und macht Installationen von Updates und Fehlerkorrekturen äusserst einfach.
- ☐ Bereits realisierte und geplante Funktionen auf dem Internet entlasten das MFK-Personal und optimieren verschiedene Abläufe.
- ☐ Die in die Anbieterpräsentationen und Referenzbesuche involvierten Benutzer sprachen sich klar für *cari* aus.

3.3. Das Produkt *cari*

3.3.1. Beschreibung

cari ist eine moderne, internetorientierte Applikation, welche auf die Aufgaben einer MFK zugeschnitten ist. *cari* ist seit Mitte 2002 in Teilen (Halter, Führer, medizinische Kontrollen, Fahrberechtigung "Faber") und seit Dezember 2004 vollumfänglich produktiv im Einsatz und wird inzwischen von 14 Kantonen ganz oder teilweise eingesetzt. Die Kantone VS, AR und AI benutzen einen vergleichbaren Funktionsumfang, wie er bei der MFK BL verlangt wird.

Die folgende Abbildung zeigt einen Überblick über die Systemarchitektur:

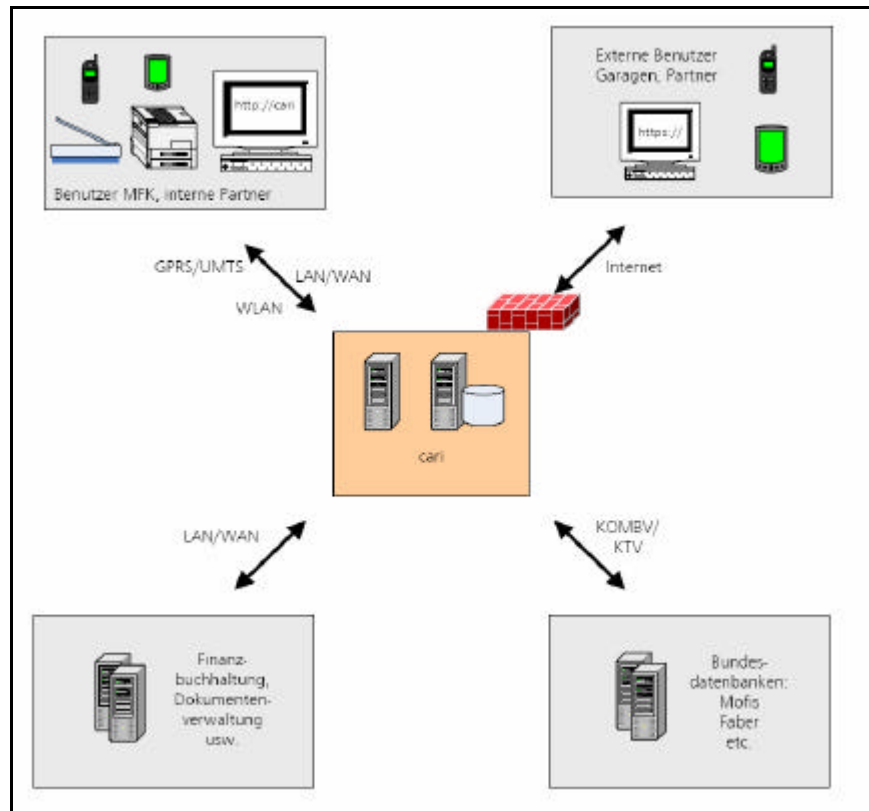


Abb.: Systemarchitektur *cari*

cari basiert auf einer zeitgemässen und zukunftsorientierten Technologie. Die Benutzeroberfläche ist browserorientiert, das bedeutet, dass auf dem Client-PC nur ein Internet-Browser benötigt wird. Der Rest wird zentral auf einem Applikations- und einem Datenbank-Server betrieben.

Von den Anforderungen im Pflichtenheft wird der grösste Teil von *cari* bereits abgedeckt. Von den übrigen können mit ein paar wenigen Ausnahmen die entsprechenden Anpassungen bis zur geplanten Einführung realisiert werden.

Als Beispiel für die Benutzeroberfläche zeigt die folgende Abbildung die Übersicht über das Führerwesen eines Fahrzeughalters.



Abb.: Benutzeroberfläche cari (fiktive Daten)

Der Anbieter von cari ist die Firma "the networkers group" und wird vertreten durch die Filiale "networkers interactive sa" (nachfolgend networkers genannt) mit Sitz in Préverenges, Kanton VD. networkers ist eine unabhängige Aktiengesellschaft, welche 2001 gegründet wurde. Zurzeit werden 20 Mitarbeitende beschäftigt, welche ausschliesslich für das Produkt cari im Bereich MFK/StVA tätig sind.

networkers tritt als Generalunternehmer auf und arbeitet mit den folgenden Partnern zusammen:

- ☐ Innovasoft AG, St. Gallen
 - Datenübernahme, Schulung
- ☐ Hürlimann Informatik AG, Zufikon (AG)
 - Debitorenverwaltung

Die Firma erzielte ihren Umsatz zu 80% (2003) und 90% (2004) im Bereich der MFK-Lösungen. Im 2004 waren dies CHF 1.8 Mio Franken.

Mit inzwischen 14 Kantonen als cari-Kunden konnte sich networkers erfolgreich im schweizerischen Markt positionieren.

3.3.2. Datenschutz

Die Datenschutzaufsichtsstelle des Kantons Basel-Landschaft wurde von der Ausschreibung in Kenntnis gesetzt und war mit dem Vorhaben einverstanden.

Sie hat auf wichtige Punkte hingewiesen, welche in diesem Zusammenhang zu beachten sind. Der Anbieter von *cari* hat zu diesen Punkten Stellung bezogen, woraus die Projektleitung schliesst, dass *cari* die Voraussetzung für die Einhaltung des kantonalen Datenschutzgesetzes und der Datenschutzrichtlinien erfüllt. Bei der Einführung muss deren Umsetzung laufend mit den Datenschutzbeauftragten zusammen überprüft werden. Insbesondere sind die datenschutzrechtlichen Anforderungen im Pflichtenheft zum Projekthandbuch (siehe Ziff. 4.5) näher zu umschreiben und es ist ein Datenschutzkonzept zu erstellen, in welchem umschrieben wird, welche Daten zu welchem Zweck durch wen bearbeitet werden und wie die Datensicherheit gewährleistet werden soll. Damit wird den rechtlichen Bestimmungen im Hinblick auf den Datenschutz Rechnung getragen.

4. Das Projekt

4.1. Der Projektrahmen

Die Ablösung der heutigen Host-Programme (Fahrzeuge, Führer und Mofa), die Datenübernahme und die (schrittweise) Einführung der neuen MFK-Lösung erfolgen im Rahmen dieses Projektes.

Mit der Einführung dieser Lösung sollen zudem die betrieblichen Abläufe und Prozesse bei der MFK BL überprüft und bei Bedarf optimiert werden.

4.2. Zielsetzungen

Aufgrund des Projektrahmens sind für die neue MFK-Lösung folgende Ziele massgebend:

- ☐ Standardsoftware und Ablösung des Host: Mit diesem Vorgehen, eine Standardsoftware einzusetzen, wird der zur Zeit bestmögliche Investitionsschutz erreicht.
- ☐ Gesamtsystem: Einsatz eines integrierten Systems, mit welchem alle Arbeitsprozesse und Dienstleistungen der MFK abgedeckt werden können und damit Ablösung aller Host-Programme und Verzicht auf weitere kostenintensive Eigenentwicklungen im Bereich des kantonalen Zentralrechners.
- ☐ Betriebssicherheit: Entlastung vom Aufwand und den Unsicherheiten im Betrieb der heutigen Programme, wobei dies mit einer Standardsoftware im Verbund mit anderen Kantonen am besten gewährleistet werden kann.
- ☐ Arbeitsproduktivität: Beibehaltung der Arbeitsproduktivität beim Erbringen der Dienstleistungen der MFK trotz Einsatz von Standardsoftware als Mindestanforderung.
- ☐ Ablauforganisation: Während der Konzeptphase werden die fachlichen Prozesse und die Organisation überprüft und gegebenenfalls optimiert.
- ☐ Zukunft: Kostengünstige Realisation von Folgeprojekten im Verbund mit anderen Kantonen.
- ☐ Zusammenarbeit mit der MFP und der MFK BS, insbesondere beim Projekt Disposition.
- ☐ Einsatz einer zukunftsorientierten Lösung, welche die Zusammenarbeit mit der MFK BS ermöglicht und ein mögliches Strassenverkehrsamt beider Basel wesentlich unterstützen würde.
- ☐ Integration der bestehenden, umfangreichen Archivlösung.
- ☐ Projektmanagement: Erfüllung hoher Ansprüche beim Projektmanagement, insbesondere bezüglich Information und Controlling.

4.3. Vorgehen und Meilensteine

Auf der Basis der Vorstudie vom Dezember 2003 und weiterer Analysen wurde ein Pflichtenheft erstellt, mit welchem eine Ausschreibung als offenes Verfahren nach GATT/WTO durchgeführt wurde. Die Publikation erfolgte am 27. Januar 2005 im Amtsblatt des Kantons Basel-Landschaft sowie im Schweizerischen Handelsamtsblatt (SHAB).

Nach Unterzeichnung der Verträge mit dem Lieferanten soll im Dezember 2005 der Projektstart erfolgen. Anschliessend sind die Vorbereitungsarbeiten und eine allenfalls gestaffelte Inbetriebnahme vorgesehen. Ziel ist, die neue MFK-Lösung im 3. Quartal 2006 in Betrieb nehmen und per 31.12.2007 abschliessen zu können. Ein detaillierter Projektplan wird zu Beginn des Projekts in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten erstellt.

4.4. Termine

Aus heutiger Sicht ist folgende Terminierung vorgesehen:

Projektstart	Dezember 2005
Vorbereitungsarbeiten gemäss detailliertem Plan	Januar 06 - Juni 06
- Installation Testumgebung	
- Konfiguration/Parametrierung	
- Integrationsarbeiten	
- Tests	
- Installation Produktivumgebung	
- etc.	
Beginn Einführung erste Module MFK-Teil	3. Quartal 06
Einführung des MFK-Teils abgeschlossen	3. Quartal 06
Abschlussarbeiten beendet, System abgenommen	Ende 2006
Ablösung der Programme des Administrativdienstes und Datenübernahme	2007
Projekt abgeschlossen	Ende 2007

Im Pflichtenheft wurde eine schrittweise Einführung gefordert. Dies würde bedeuten, dass während einer bestimmten Dauer das alte und neue System parallel betrieben werden müssen. Dies hätte aber auch Nachteile bezüglich Datenkonsistenz, Doppelerfassung von gewissen Daten, Mehrbelastung des Personals, etc. Daher soll das Verfahren für die produktive Einführung im Laufe des Projekts festgelegt werden. Eine schrittweise Einführung wie auch eine Umstellung auf einen bestimmten Zeitpunkt sind sowohl aus Produkt- wie auch aus Anbietersicht denkbar.

4.5. Projektorganisation

Aufgrund der Komplexität und Bedeutung dieses Projekts kommt der Projektorganisation eine grosse Bedeutung zu. Erfahrungen aus früheren vergleichbaren Projekten haben gezeigt, dass eine professionelle Projektleitung für den Projekterfolg unerlässlich ist. Eine weitere Voraussetzung für den Projekterfolg ist, dass die notwendigen internen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können.

Vor dem Projektstart wird ein Projekthandbuch erstellt. Dieses enthält den Projektrahmen, die Projektorganisation, die Pflichtenhefte der Beteiligten, die zu verwendenden Dokumente, die Besprechungsplanung und das Reporting.

Die folgenden Angaben zur Projektorganisation werden im Rahmen der Erstellung des Projekthandbuches noch weiter detailliert. Aus heutiger Sicht sind bereits folgende Rahmenbedingungen gegeben:

Auftraggeberin: Regierungsrätin **Sabine Pegoraro**, Direktionsvorsteherin JPMD

Projektausschuss: **Pascal Donati**, Leiter MFK
 Stephan Mathis, Generalsekretär JPMD
 Harald Schmid, Direktionsinformatiker JPMD

Controlling: **Ludwig Mohler**, Direktionscontroller JPMD

Projektleitung: **Pascal Donati**, Leiter MFK

ext. Projektleitung: **Marcel Summermatter**, Firma *networkers*

Die wichtigsten Aufgaben sind:

Projektausschuss: Überwachen des Projektverlaufs, Freigabe der jeweiligen Projektphasen.

Projektleitung: Planung und Koordination der Projektgruppen. Überwachung der Kosten und Termine. Informationsaustausch sicherstellen (sowohl innerhalb des Projektteams als auch Rapportierung an den Projektausschuss).

Controlling: Überwachung der Projektkosten, vertritt den Auftraggeber im Projektcontrolling (siehe auch Kap. 4.8).

4.6. Kommunikationskonzept

Das Kommunikationskonzept (wer informiert wen in welchen Abständen) wird im Projekthandbuch festgehalten.

4.7. Ausbildungskonzept

Die Schulung der Mitarbeitenden ist im Angebot enthalten. Der detaillierte Schulungsplan wird zu Beginn des Projekts erstellt.

4.8. Projektcontrolling

Die Aufgaben des Projektcontrollings werden durch eine Kontrollinstanz wahrgenommen, welche aus Vertretern des Lieferanten und des Kunden besteht. Diese werden im Projekthandbuch festgehalten.

4.9. Risiken und Umgang mit Risiken

Mindestens beim Abschluss jeder Projektphase wird eine systematische Risikokontrolle vorgenommen. Die Vorgaben für das Risikomanagement (Dokumentation, Vorgehen, etc.) werden im Projekthandbuch festgehalten.

In einem derartig komplexen Projekt kann es immer wieder zu unvorhergesehenen Schwierigkeiten kommen, da die Anforderungen nicht bis ins letzte Detail formuliert werden können. Zudem besteht die Gefahr, dass sich Anforderungen im Verlaufe des Projekts ändern oder Neue dazu kommen. Daraus können folgende Projektrisiken abgeleitet werden:

- Zeitliche Verzögerungen
- Kostenüberschreitung
- Fehlende oder mangelhafte Funktionalitäten

5. Die Kosten

Dieses Kapitel gibt Auskunft über die Investitions- und Betriebskosten, sowie über die kalkulatorischen Abschreibungen.

Für die Berechnung der internen Personalkosten wurden folgende Stundensätze beigezogen:

Information-Center JPMD und ZID: CHF 130 p.Std.

MFK: CHF 100 p. Std.

5.1. Investitionskosten

Aufgrund der eingereichten Offerte und der durchgeführten Differenzanalyse sind folgende Kosten vorgesehen.

Alle Angaben in Schweizerfranken und inkl. MwSt. (z.Zt. 7.6%)

	Kosten	interner Personalaufw.	Ordentliches Budget (IT)	ZID Aufwand	LR Vorlage (Verpflichtungskredit)
Erstellen der Vorstudie durch aXenta AG	61'000		61'000		
Vorstudie, interner Personalaufwand	19'880	19'880			
Erstellen des Pflichtenhefts durch aXenta AG	65'000		65'000		
Pflichtenheft, interner Personalaufwand	21'760	21'760			
Durchführung der Ausschreibung und Evaluation durch aXenta AG	75'000		75'000		
Ausschreibung und Evaluation, interner Personalaufwand	45'840	45'840			
Einführung <i>cari</i> <i>cari</i> -Lizenzen, Einführung, Integration, Datenübernahme, Software- Anpassungen, Projektleitung, Benutzer Schulung	1'990'600				1'990'600

	Kosten	interner Personalaufw.	Ordentliches Budget (IT)	ZID Aufwand	LR Vorlage (Verpflichtungskredit)
Infrastruktur Server, Drucker, PC's	426'300				426'300
interner Personalaufwand Projektmitarbeit, Datenübernahme, Schulung, Infrastruktur, Vorbereitung Output	620'000	349'600		270'400	
externer Personalaufwand Aufbau Infrastruktur	16'000				16'000
Externe Unterstützung für Projektleitung und Organisation	200'000				200'000
<i>Zwischentotal I</i>	<i>3'541'380</i>	<i>437'080</i>	<i>201'000</i>	<i>270'400</i>	<i>2'632'900</i>
Anteil ZID Aufwand am Verpflichtungskredit					270'400
<i>Zwischentotal II</i>					<i>2'903'300</i>
Projektreserve (10%)	300'000				300'000
Total	3'841'380	437'080	201'000		3'203'300
geplante Tranche 2005					760'000
geplante Tranche 2006					2'243'300
geplante Tranche 2007					200'000

Die Projektreserve von 10% ist bei einem Projekt dieser Grössenordnung angemessen und entspricht dem Vorgehen gemäss §6 Abs. 2 des Dekrets zum Finanzhaushaltsgesetz vom 1.1.1997. Dies erfolgt aufgrund der durchgeführten Differenzanalyse und der schwer abzuschätzenden Aufwendungen für die Bereinigung und Überführung der Daten vom Host ins neue System.

5.2. Betriebskosten

Die jährlichen Folgekosten setzen sich somit aus folgenden Positionen zusammen:

	jährliche Kosten in CHF (inkl. MwSt.)
<i>cari</i> -Lizenz inkl. Lizenz für Oracle-Datenbank	152'300
Option "Wartung Plus" ¹⁾	73'500
Option "Managed Application Model" ²⁾	105'000
<i>cari</i> -Erweiterungen und Anpassungen ³⁾	100'000
Betriebskosten Infrastruktur interner Personalaufwand	91'520
Druck und Versand der Motorfahrzeug- Steuerrechnungen an die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter (Annahme: gleich wie heute).	32'000
Kalkulatorische Abschreibungen bei einer Lebensdauer von sieben Jahren	481'974
Kalkulatorische Zinskosten 5% auf 0.5 des Investitionsvolumens	80'083
Total jährliche Folgekosten	1'116'377

¹⁾ enthält Mehrleistungen gegenüber der "normalen Wartung": z.B. Zeitgarantie für Fehlerbehebung, Projekte bis 40 Manntage sind kostenlos.

²⁾ Teile des Betriebs der Applikation (Überwachung, Installationen, Datensicherung) übernimmt *networkers*, die Applikation wird jedoch auf Rechnern beim Kunden installiert.

³⁾ Anpassungen (z.B. aufgrund von Kundenwünschen, gesetzliche Anforderungen), wie sie bei jeder grösseren Applikation vorkommen.

Demgegenüber stehen die Host-Betriebskosten von 630'000 Franken (Hardware, Lizenzen, Dienstleistungen für das Jahr 2006), welche mit der alten Lösung beim ZID anfallen.

Daraus ergibt sich folgende Gegenüberstellung der Betriebskosten:

Kosten	heute "Applikation Host"	morgen "Applikation cari"
Betriebskosten (ohne Abschreibung und Zinskosten)	650'000	522'320
Druck und Versand	32'000	32'000
Total jährliche Betriebskosten	685'000	554'320

5.3. Abschreibungen

Die kalkulatorischen Abschreibungen werden auf Basis einer technischen Nutzungsdauer von sieben Jahren berechnet. Ausgenommen ist die Hardware, welche linear über fünf Jahre abgeschrieben wird.

Hardware: $426'300 : 5 = 85'260$

übriges Investitionsvolumen: $2'777'000 : 7 = 396'714$

Dies ergibt folgende, lineare Abschreibungstabelle.

Jahr	1	2	3	4	5	6	7
kalkulatorische Abschreibung	481'974	481'974	481'974	481'974	481'974	396'714	396'714

6. Stärken/Chancen/Risiken Analyse

6.1. Stärken

Die auf der Basis aktueller Entwicklungsplattformen erstellte Anwendung *cari* erlaubt, flexibler und schneller als bisher auf Anforderungen des Betriebes (Auswertungen, etc.) zu reagieren. Dadurch, dass mehrere Kantone die angestrebte Lösung bereits einsetzen, wird als weitere wesentliche Stärke die in den Zielsetzungen aufgeführten Punkte, wie Zusammenarbeit mit anderen Kantonen bei Gesetzesänderungen des Strassenverkehrsrechts, Integration der in den letzten Jahren entstandenen Umsysteme des Bundes (FABER Fahrberechtigungsregister, ADMAS Administrativmassnahmenregister, MOFIS Motorfahrzeug-Informationen-System), sowie weitere dort aufgeführte Punkte, erachtet. Durch die Internet-Funktionen wird es möglich, dass Kunden gewisse Aufgaben selber erledigen können (z.B. Adressänderungen, Abfragen durch Versicherungen). Dadurch werden Abläufe vereinfacht, Fehler vermieden und das MFK-Personal wird entlastet.

6.2. Chancen

Es ergeben sich folgende Chancen bei der Projektrealisierung:

- ☐ Die notwendigen Weiterentwicklungen (Internet-Dienstleistungen, Workflow-Management, Anpassungen durch Gesetzesänderungen) können gemeinsam realisiert werden. Die Kosten für die Betreuung dieser Anwendung fallen für die Kantone anteilmässig an.
- ☐ Durch gemeinsame Konzeption und Entwicklung technischer Umstellungen (Betriebssystem, Entwicklungsplattform, etc.) ergeben sich Synergien, wodurch Kosteneinsparungen erzielt werden können.

6.3. Risiken

Falls das Projekt nicht realisiert werden kann, muss mit folgenden Auswirkungen gerechnet werden:

- ☐ Die Kosten für die Informatik der MFK werden wesentlich steigen, weil nach dem Wegfall der Steuerlösung beim Host (gemäss LR Vorlage 2002-153, "Neue Informatikanwendungen für die kantonale Steuerverwaltung") ab 31.12.2006 dieser Host alleine für die MFK betrieben werden müsste. Die Mehrkosten entsprechen dem Anteil der Steuerverwaltung an die Betriebskosten von ca. 300'000 Franken p.a. Würde der Host trotzdem abgeschaltet, könnten mittels IT keine Motorfahrzeugsteuern, in der Grössenordnung von 75 Mio. Franken p.a., mehr erhoben werden.
- ☐ Der Unterhalt und die nötigen Anpassungen der Software werden immer komplizierter und anfälliger auf Fehler. Gleichzeitig wird der Nutzen aus diesen Anwendungen kleiner und der manuelle Aufwand mit den umfangreichen Fehlerlisten nimmt stark zu.

- ❑ Das Fachwissen für die Betreuung und den Betrieb der Host-Applikationen ist nur noch bei wenigen, zum Teil externen Personen vorhanden. Das damit verbundene Betriebsrisiko wird immer grösser und der Beizug externer Spezialisten verursacht unverhältnismässig hohe Kosten.
- ❑ Die im Kapitel 4.2. aufgeführten Ziele können nicht realisiert werden.

Das Risiko einer Projektverzögerung ist aus heutiger Sicht als gering einzustufen.

Falls eine Projektverzögerung eintreten würde, muss mit folgenden Auswirkungen gerechnet werden:

- ❑ Der Host muss für die MFK länger betrieben werden als geplant, was Mehrkosten in der Höhe von ca. Fr. 25'000 monatlich zur Folge hätte. Die Verträge wurden so abgeändert, dass der Betrieb monatlich verlängert werden kann, um das Risiko und die Kosten zu minimieren.

7. Wirtschaftlichkeit und Nutzen

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes ergibt sich einerseits aus dem Wegfall der heutigen hohen Betriebskosten für die Aufrechterhaltung des Host-Betriebs (Lizenzen und Unterhalt, externe Spezialisten) und andererseits aus der Reduktion zukünftiger Kosten durch die Aufteilung unter den beteiligten Kantonen.

Im Einzelnen können zur Wirtschaftlichkeit und zum Nutzen folgende Aussagen gemacht werden:

- ☐ Mit dem Betrieb der neuen MFK-Lösung kann der Host abgelöst werden. Damit wird ein beträchtliches Einsparungspotential erschlossen. Dieses liegt jährlich in der Grössenordnung von ca. 430'000 Franken (Betriebskosten von 950'000 Franken, wenn der Host nur für MFK betrieben würde abzüglich den Betriebskosten der neuen Lösung von rund 520'000 Franken)
- ☐ Durch den Einsatz einer Standardlösung müssen die Aufwendungen für zukünftige Entwicklungen nicht mehr alleine getragen werden. Anpassungen an die nationale Strassenverkehrsgesetzgebung, die Entwicklung von Schnittstellen zu gesamtschweizerischen Projekten und Anpassungen an neue Technologien können unter den beteiligten Kantonen aufgeteilt werden.
- ☐ Mit dem Ersatz der heutigen Eigenentwicklungen durch eine Standardlösung wird die Motorfahrzeugkontrolle in Zukunft wesentlich weniger mit technischen Aufgaben konfrontiert sein (z.B. Datenübernahme in Drittapplikationen für Serienbriefe) und sie kann sich vermehrt auf ihre fachlichen Aufgaben konzentrieren.
- ☐ Durch den Einsatz einer modernen Software steigen die Motivation und die Effizienz der Mitarbeitenden. Dadurch steigt auch die Arbeitsqualität, was zu weiteren Einsparung von Folgekosten führen kann.

8. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die Kosten für eine neue Informatiklösung für die Motorfahrzeugkontrolle gemäss beiliegendem Entwurf eines Landratsbeschlusses (Beilage) zu beschliessen.

Liestal, 13. September 2005

Im Namen des Regierungsrates:

Die Präsidentin: Schneider-Kenel

Der Landschreiber: Mundschin

Beilagen:

- 1. Entwurf Landratsbeschluss**
- 2. Evaluationsbewertung Neue MFK-Applikation**

Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss betreffend Kredit für eine neue Informatiklösung für die Motorfahrzeugkontrolle Basel-Landschaft

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Einführung der "Neuen MFK-Lösung" bei der kantonalen Motorfahrzeugkontrolle wird zu Lasten des Kontos 2400.311.80-200 beim Generalsekretariat der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion für die Jahre 2005 bis 2007 ein Verpflichtungskredit von total 3'203'300 Franken bewilligt (Preisbasis März 2005). Die jährlichen Tranchen gemäss dieser Vorlage sind in der laufenden Rechnung einzustellen.
2. Allfällige Kreditüberschreitungen im Rahmen der Teuerung oder Mehrwertsteuererhöhungen (Preisbasis gemäss Ziffer 1) werden bewilligt und sind in der Schlussabrechnung des Projektkredits auszuweisen.
3. Die Folgekosten (Betriebskosten) von jährlich Fr. 554'320 werden zur Kenntnis genommen.
4. Die Ziffern 1 und 2 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 dem fakultativen Finanzreferendum.

Liestal,

Im Namen des Landrates:

Der Präsident:

Der Landschreiber: