

Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat

betreffend Keine boden- und landschaftsfressenden Überklassifizierungen

2021/188

vom 8. November 2023

1. Ausgangslage

Das Postulat wurde am 25. März 2021 von Regula Waldner eingereicht und am 7. April 2022 vom Landrat überwiesen. Die Regierung wird darin gebeten, ausserorts die Überklassifizierung im Strassenbau zu reduzieren, beim Strassenausbau die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und das Gebot des schonenden Umgangs mit dem Boden zu berücksichtigen sowie der Versickerungsfähigkeit bei Nebenklassstrassen hohe Priorität einzuräumen. Begründet wurde der Vorstoss unter anderem mit der Wahrnehmung, dass bei Sanierungen des dichten kantonalen Netzes die Strassen oft mit Normbelägen versehen und verbreitert werden.

Der Bericht des Regierungsrats legt dar, welche Faktoren bei Klassifizierungen von Strassen berücksichtigt werden müssen. Das Tiefbauamt achtet dabei insbesondere auch auf sicherheitsrelevante Aspekte und legt grossen Wert auf angemessene Strassenklassifizierungen. Ausbauten, die auf Überklassifizierungen zurückzuführen sind, sind dem Regierungsrat nicht bekannt. Im Falle einer notwendigen Interessensabwägung werden aus Sicht des Regierungsrats sämtliche Interessen, insbesondere auch jene des Langsamverkehrs sowie das Gebot des schonenden Umgangs mit dem Boden, ausreichend berücksichtigt. Zudem sieht der Regierungsrat aufgrund der Gefahren bei Wasser im Unterbau der Strassen derzeit keine Möglichkeit, im Strassenbau versickerungsfähige Beläge zu verwenden. Der Regierungsrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Vorlage wurde an der Kommissionssitzung vom 23. Oktober 2023 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber und Nico Buschauer, stv. Generalsekretär der BUD, beraten. Reto Wagner, Leiter des Geschäftsbereichs Kantonsstrassen beim Tiefbauamt (TBA), stellte der Kommission das Geschäft vor.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Eine grosse Mehrheit der Kommission folgte dem Antrag des Regierungsrats, das Postulat abzuschreiben. Etliche Nachfragen seitens Kommission zeugten aber von der Relevanz der Thematik. Im Zuge der Ausführungen der Verwaltung zeigte sich allerdings, dass der Spielraum zur Erfüllung der Postulatsanliegen stark beschränkt ist.

Zu Beginn der Kommissionsdebatte legte die Verwaltung nochmals die im Bericht des Regierungsrats angeführten Argumente für eine Abschreibung dar. Spezielle Erwähnung fanden zudem auch die Normen, die es beim Strassenbau zu berücksichtigen gilt sowie die den Normen zugrundeliegenden Richtlinien des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

Auch der technische Aufbau einer Strasse wurde im Detail erklärt und so auch die Probleme von versickerungsfähigen Belägen aufgezeigt. Die Verwaltung gab zu bedenken, dass bei den Kantonsstrassen eine Vielzahl an gegenläufigen Interessen bestehen. Als eines der wichtigsten Kriterien bei der Gestaltung des Strassenraums wurde der vorhandene Platz genannt. Die sehr unterschiedlich gelagerten Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden müssten allesamt berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang stellte ein Kommissionsmitglied die Notwendigkeit der räumlichen Trennung für Fahrradwege auf Überlandstrassen in Frage. Auch die Herausforderungen im Zusammenhang mit grösser werdenden Landwirtschaftsfahrzeugen wurden erwähnt. Andere Kommissionsmitglieder und auch die Verwaltung verwiesen auf die Sicherheitsanforderungen für behinderte Personen, die zu Fuss unterwegs sind. Neben verkehrs- und sicherheitsrelevanten Aspekten sind gemäss Direktion auch finanzielle Bedingungen zu berücksichtigen. Das gilt einerseits im Zusammenhang mit den Investitionen bei der Erstellung, aber insbesondere auch im Hinblick auf den Unterhalt der Strassen.

Die Versickerungsfähigkeit der Strassenbeläge sorgte für einige Nachfragen und illustrierte weitere Zielkonflikte. Einerseits wurde im Zusammenhang mit den Zielen der Klimastrategie mehrfach der Wunsch nach unversiegelten Belägen geäussert. Ein anderes Kommissionsmitglied warnte hingegen vor den möglichen Gefahren bei der Versickerung von verschmutztem Wasser. In diesem Zusammenhang versicherte die Verwaltung, dass bei Strassenentwässerungen die Verhinderung der Gewässerverschmutzung oberste Priorität geniesse und nach strengen Auflagen gehandhabt werde. Die Wahl des geeigneten Strassenbelags sowie dessen Beschaffung, Farbe und Kosten wurde eingehend diskutiert. Die Verwaltung betonte, dass versickerungsfähige Beläge im Unterhalt aufwendig seien und deren Langlebigkeit oft zu wünschen übrig lasse. Der Kanton zeige sich aber weiterhin offen für neue belagstechnische Lösungen. In diesem Zusammenhang wollte ein Kommissionsmitglied wissen, inwiefern sich der Kanton an möglichen Mehrkosten bei versickerungsfähigen Belägen beteilige. Die BUD erklärte, dass der Kanton solche Bemühungen der Gemeinden gemäss Kostenteiler unterstütze. Die finanzielle Mitbeteiligung der Gemeinde gewährleiste aber auch die Verhältnismässigkeit der Projekte.

Im Zuge der Debatte wurde deutlich, dass es sich bei der Entwässerung um einen prägenden Faktor der Gestaltung des Strassenraums handelt. So kann gemäss Verwaltung das Wasser des Trottoirs dem Wassersystem zugeführt werden, während das Wasser der Autostrasse oft gereinigt werden muss. Als Alternative kann die Strasse «über die Schulter» entwässert werden. Tatsächlich kann mit dieser Art der Entwässerung eine hohe Filtration gewährleistet werden, was den Strassenbau in vielen Fällen stark vereinfacht. Allerdings führt dies zu einer Belastung der Böden, welche in der Folge speziell entsorgt werden müssen. Seitens Kommission wurde denn auch der Umgang mit belasteten Böden thematisiert. Im Rahmen der Arbeiten für die Lohagstrasse in Pratteln sei offenbar festgestellt worden, dass der Boden eines Ackers belastet sei und in der Deponie Höli entsorgt werden muss. Diese Belastung sei allerdings nicht nachvollziehbar. Die Verwaltung entgegnete, sie könne das konkrete Projekt nicht beurteilen. Allgemein lasse sich aber sagen, dass es auch im Interesse des Kantons liege, eine Deponieentsorgung nach Möglichkeit zu verhindern. So bestehe nun auch in der Region endlich die Möglichkeit, belastete Böden in Bodenwaschanlagen reinigen zu lassen. Allerdings funktioniere dies nicht in allen Fällen. Unerwartete Messresultate seien manchmal auch Hinweis auf Messfehler, bemerkte ein anderes Kommissionsmitglied und wollte wissen, ob der Kanton die Resultate mittels mehreren Messmethoden verifiziere. Die BUD erklärte, dass dies nicht standardmässig der Fall sei. Aufgrund der hohen Kosten der Entsorgung liege es aber im Interesse des Kantons, die Richtigkeit solcher Befunde sicherzustellen. Entsprechend werde bei unerwarteten Resultaten selbstverständlich die Plausibilität überprüft.

Für Diskussion sorgte u.a. der Prozess zur Festlegung geltender Strassenbaunormen sowie deren Anpassung. Die Verwaltung erklärte, dass die Normen auf den Richtwerten des VSS basierten. Der Kanton Basel-Landschaft engagiere sich in diesem Gremium und dessen Normen würden auch für die Gemeinden gelten. Anpassungen würden seitens VSS aber nicht turnusmässig durchgeführt, sondern nur bei Bedarf. Die derzeit im Kanton geltenden Vorgaben – z.B. in Bezug

auf die Strassenbreite – wurden in einer Phase intensiver kantonaler Sparbemühungen festgelegt. Entsprechend seien sie eher am unterem Ende des Möglichen angesiedelt. Eine Anpassung der Normen aufgrund der Klimastrategie habe bisher nicht stattgefunden. Allerdings würden Faktoren wie die Klimastrategie bei der Festlegung von künftigen Normen miteinfließen (derzeit bspw. bei den Normen zur Anordnung und Bewässerung von Bäumen im Strassenbereich).

Ein Kommissionsmitglied stellte in Frage, ob bei Hangsicherungen jeweils Beton verwendet werden müsse oder ob auch andere Alternativen zulässig wären. Ein anderes Mitglied äusserte ebenfalls sein Missfallen darüber, dass bei Steinschlag- und Erdbebengefahr vorwiegend Ingenieurbüros beauftragt würden, die sich auf bauliche Massnahmen spezialisiert haben. Biologische Massnahmen kämen so kaum zur Anwendung, obwohl diese oft sogar günstiger wären. Die Verwaltung erklärte, dass Ingenieurbüros in der Regel nicht sämtliche Leistungsbereiche abdeckten. Entsprechend achte man bei der Auftragsvergabe darauf, dass die jeweilige Expertise vorhanden sei. Seitens Kommission wurde gefordert, biologische Massnahmen stärker zu berücksichtigen und bei der Auswahl der Ingenieurbüros auf diese Expertise zu achten.

Eingehend diskutiert wurde auch der Einbezug von anderen Fachabteilungen bei Strassenbauprojekten sowie die öffentliche Projektauflage und deren Durchführungskriterien. Im Hinblick auf eine möglichst neutrale Abwicklung gelten gemäss der Direktion standardisierte Prozesse. Auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds erklärte das TBA, dass bei neuen Projekten frühzeitig die Meinungen eines breiten Spektrums von betroffenen Fachabteilungen eingeholt würden. Es sei bedeutend einfacher, wenn mögliche Einwände frühzeitig bekannt sind und angegangen werden könnten. Während dieser Prozess auf Einladungen basiere, erhielten weitere interessierte Parteien spätestens bei der Projektauflage die Gelegenheit, sich zu äussern. Kleinere Arbeiten, wie eine reine Belagsinstandsetzung, würden nicht aufgelegt. Mittlerweile gebe es aber meist Auflagen.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, inwiefern Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen einbezogen würden, wenn deren Land für den Strassenbau benötigt werde. Die Direktion betonte, dass diese bewusst zum frühestmöglichen Zeitpunkt einbezogen würden. Man sei bestrebt, solche Fragen auf dem einvernehmlichen Weg zu klären. Das gelinge sehr oft, aber nicht ganz immer. Ein ähnlich gelagertes Thema – allerdings ohne direkten Bezug zum Postulat – wurde von einem weiteren Mitglied aufgegriffen. Die Verwaltung sei gebeten, bei Strassenbauprojekten die temporäre Bewirtschaftung der Flächen in die Planung miteinzubeziehen. Erfolgt die Ankündigung eines Baustarts kurzfristig, stellt dies die Bäuerinnen und Bauern vor grosse Herausforderungen, auch wenn die rechtliche Legitimation gegeben sei. Die Verwaltung betonte, dass man bestrebt sei, die Beteiligten jeweils möglichst früh und umfassend zu informieren. Ein enger Austausch sei nicht zuletzt auch im Interesse des Kantons.

Ein anderes Kommissionsmitglied brachte das Anliegen vor, dass sich angesichts des dichten Kantonsstrassennetzes die Frage stelle, ob die Klassifizierung bei allen Kantonsstrassen gerechtfertigt sei. Ebenso sollten nach Erstellung neuer Strassen die alten Kantonsstrassen dem Gemeindestrassennetz zugeführt werden, aber das funktioniere nicht. Die Direktion führte aus, dass es sich dabei um eine komplexe Angelegenheit handle. Ein Versuch, das Thema aufzugreifen, sei vor einer Weile gescheitert. Auf jeden Fall müsste die Angelegenheit aber auf der politischen Ebene geklärt werden. Was seitens Direktion jedoch bestätigt werden könne: Man wolle nicht mehr Strassen als nötig haben. Kantonsstrassen würden, falls möglich, dem Gemeindenetz übergeben.

3. Antrag an den Landrat

Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt dem Landrat mit 11:1 Stimmen ohne Enthaltung, das Postulat 2021/188 abzuschreiben.

08.11.2023 / fo

Umweltschutz- und Energiekommission

Thomas Noack, Präsident