

Liestal, 21. Mai 2024/BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2024/214
Postulat	von Rolf Blatter
Titel:	Das TBA BL muss im Strassenunterhalt anders planen
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

Begründung

1. Einleitende Bemerkungen

Die Aufgabe des Tiefbauamtes Basel-Landschaft ist es, eine leistungsfähige und sichere Infrastruktur für die Strasse und Schiene anzubieten. Das Tiefbauamt koordiniert die Bauvorhaben und erneuert wenn immer möglich Strassen, Werkleitungen und auch Tramgleise gleichzeitig. Somit wird ein grosser Teil der Strasseninstandsetzungen mit anderen Projekten gekoppelt. Daraus resultieren weniger Baustellen, weniger Immissionen und Verkehrsbehinderungen und letztendlich auch tiefere Kosten. Andererseits macht es die ohnehin schon komplexe Planung und Umsetzung von Baumassnahmen noch anspruchsvoller, insbesondere in dicht besiedelten und intensiv genutzten Gebieten mit einem hohen Verkehrsaufkommen. Bei diesen Projekten müssen sehr viele Bedürfnisse mit teilweise gegenläufigen Zielen in einem Projekt zusammengeführt werden.

1. *Wie kann sichergestellt werden, dass der zur langfristigen Werterhaltung der im Besitz des Kantons Baselland sich befindlichen Kantonsstrassen notwendige Betrag jedes Jahr zu 100% ausgegeben werden kann?*

Grundsätzlich ist zu sagen, dass die Unterhaltsarbeiten an den Kantonsstrassen gemäss Strassenzustand priorisiert werden, indes auch andere Einflussfaktoren wie BehiG usw. Berücksichtigung finden. Zurzeit befinden sich im Geschäftsbereich Kantonsstrassen ca. 200 Strassenprojekte in einer Planungsphase von Vorprojekt bis Ausführungsprojekt oder bereits in der Realisierung. Bei dieser Anzahl Projekte und den unterschiedlichsten Ansprüchen an die Instand gestellten Strassenabschnitte anspruchsvoll. Nachstehend soll die diesbezügliche Vorgehensweise des Tiefbauamtes summarisch aufgezeigt werden.

Für den optimalen Einsatz der vorhandenen Investitionsmittel verfolgt das Tiefbauamt seit 2006 die sogenannte duale Erhaltungsstrategie. Dabei wird bei Strassen, die nur noch mit teuren Massnahmen Instand gesetzt werden könnten, die Gesamterneuerung herausgezögert, bis eine grundlegende Gesamterneuerung nötig wird. Die «gute Substanz» wird also mit geeigneten Massnahmen, wie zum Beispiel mit einem rechtzeitigen Belagsersatz, möglichst lange und kostengünstig am Leben erhalten. Dank dieser Strategie hat sich der Zustand der Strassen in den letzten Jahren deutlich verbessert. Das kostengesteuerte Erhaltungsmanagement bestimmt den optimalen Zeitpunkt der Massnahme, wodurch sich werterhaltende Massnahmen zu einem Zeitpunkt ergeben, an dem noch keine schweren Schäden vorliegen und der notwendige Eingriff für die Verkehrsteilnehmenden nicht zu sehr ins Gewicht fällt. Bei der Instandsetzung von Strassen muss der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Fahrzeuge in den letzten 30 Jahren deutlich breiter und schwerer geworden sind, ebenso ist das Verkehrsaufkommen stark gestiegen. Zudem müssen

auch die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs angemessen mitberücksichtigt werden, ebenso ist neuen Lärmschutzbestimmungen und der Behebung von Unfallschwerpunkten besondere Beachtung zu schenken. Massnahmen zur Eindämmung von Naturgefahren, zur Gewährleistung des Grundwasserschutzes und zur Einhaltung der Richtlinien des Bundes zu «Via Sicura» und das BehiG sind weitere gesetzliche Anforderungen, welche die Ausgestaltung eines Strassenprojekts beeinflussen.

Mit der Anwendung der genannten Kriterien und unter Einsatz sämtlicher zur Verfügung stehender interner und externer Ressourcen setzt das Tiefbauamt jährlich alles daran, den zur Verfügung stehenden Betrag vollumfänglich umzusetzen. Indes ergibt sich aus der grossen Anzahl an Projekten, deren Komplexität, der verschiedenen Anspruchsgruppen und den teilweise stark abweichenden Interessen, dass diese Aufgabe äusserst anspruchsvoll ist. Dies insbesondere deshalb, weil nur ein Teil der relevanten Faktoren in den eigenen Händen des Tiefbauamtes liegt. Andere, nicht beeinflussbare (Rechtsmittelergreifung, Involvieren Dritter usw.) können jedoch auch dann dazu führen, dass ein Projekt verzögert oder nicht weiterverfolgt werden kann, wenn das Tiefbauamt seine Aufgaben bestmöglich wahrnimmt.

2. *Wie stellt sich die Aufteilung bei den Planungsarbeiten zwischen Projektleitung «intern» und «extern»? Könnten externe Projektleiter mithelfen, Spitzen in der Arbeitslast brechen zu können?*

Die Aufteilung der Planungsarbeiten zwischen interner und externer Projektleitung ist heute schon gegeben. In der Regel übernimmt die interne Projektleitung die Gesamtverantwortung (Kosten, Termine und Qualität) und wird von der externen Projektleitung unterstützt. Weiter koordiniert die interne Projektleitung die Arbeit der internen Bereiche.

Die externe Projektleitung ist seitens Projektverfasser verantwortlich für den ganzen Planungs- und Realisierungsprozess. Bei grösseren Projekten wird zur Entlastung des internen Projektleiters jeweils noch eine Bauherrenunterstützung beigezogen.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass sowohl Entscheide als auch die damit einhergehende Verantwortung immer beim internen Projektleiter liegen. Damit er diese Verantwortung auch wahrnehmen kann, muss er unabhängig von einer externen Beauftragung jedwelter Art hinreichend im Projekt involviert sein, was entsprechend zeitintensiv ist.

3. *Wie muss das Tiefbauamt seine Projekte priorisieren und allenfalls eine grössere Anzahl von Projekten gleichzeitig planen und auflegen?*

Zur Frage der Priorisierung vgl. Antwort 1. Zu ergänzen ist, dass bei der überwiegenden Anzahl an Projekten, die geplant werden sollten, die internen und externen Ressourcen eine grosse Rolle spielen. Mit anderen Worten wird das Maximum an Projekten in den Planungsprozess eingegeben, welches mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen möglich ist. Spürbare Auswirkungen hat hier bzw. bei der damit verbundenen Stellenbesetzung der Fachkräftemangel, welcher sich sowohl bei internen Stellen als auch bei jenen der extern beauftragten Firmen stark bemerkbar macht.

4. *Wie stellt sich ein neuer Planungsprozess generell dar?*

Der gesamte Planungsprozess richtet sich nach dem SIA Leistungsmodell 112. Darin enthalten sind die Vorstudien mit Projektdefinition, Machbarkeitsstudie und dem Auswahlverfahren. Danach folgt die Projektierung mit dem Vorprojekt, Bauprojekt und dem Bewilligungsverfahren. Der nächste Schritt ist die Ausschreibung und dann die Realisierung mit der Inbetriebnahme. Bei einfachen Projekten werden – soweit angezeigt – gewisse Planungsphasen ausgelassen, um den Prozess zu beschleunigen.

Im ganzen Planungsprozess ist nicht der Prozess das Problem, sondern die vielen Anforderungen und Gestaltungswünsche, die bei beschränktem Platzbedarf erfüllt werden müssen. Dies bedarf zahlreicher Zwischenschritte und setzt eine grundsätzliche Kompromissbereitschaft der verschiedenen Anspruchsgruppen voraus.

Der Regierungsrat empfiehlt, das Postulat 2024/214 aus den erwähnten Gründen entgegenzunehmen und aufgrund der vorliegenden Prüfungsergebnisse gleichzeitig abschreiben zu lassen.