

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2021/188 «Keine boden- und landschaftsfressenden Überklassifizierungen» 2021/188

vom 13. Juni 2023

1. Text des Postulats

Am 25. März 2021 reichte Regula Waldner das Postulat 2021/188 «Keine boden- und landschaftsfressenden Überklassifizierungen» ein, welches vom Landrat am 7. April 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Die Wechselbeziehungen zwischen den verschiedenen Lebensbereichen Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen und Erholen sowie die vielschichtigen wirtschaftlichen Verflechtungen erfordern unterschiedliche, auf die jeweilige Verkehrsaufgabe abgestimmte Verkehrssysteme. Diese sollen der Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen dienen. Sie sind daher entsprechend dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis sicher, umweltverträglich, leistungsfähig und kostengünstig zu gestalten. Strassennetzplanungen dienen u.a. dazu, die Strassen gemäss diesen Funktionen zu klassifizieren und entsprechend zu dimensionieren.

Das ausserörtliche Baselbieter Kantonsstrassennetz ist sehr dicht; gleiches gilt für die kommunalen Strassennetze. Dies beansprucht das kostbare Gut „Boden“ sehr. Es macht den Eindruck, dass sanierungsbedürftige Strassen und deren zugehörigen Bauwerke jeweils standardmässig auf eine Normbreite ausgebaut und mit einem Normbelag versehen werden. Dies, obwohl kein augenscheinlicher Bedarf besteht und gerade aus Sicht des Langsamverkehrs auch durchaus geringer klassierte Strassen erwünscht sind. Beispiele sind etwa die ausgebaute Kantonsstrasse zwischen Tecknau und Zeglingen, die zur Raserstrecke mutierte. Oder überkantonale Nebenrouten (z.B. Epfingen BL — Ifenthal SO), die auf Baselbieterseite mit Teerbelag aufwarten, um dann ausserkantonale in eine Mergelpiste überzugehen. Auch kostenintensive und «landschaftszerstörerische» Böschungsverbauungen — so etwa zwischen Lampenberg Dorf und Station oder eingangs Ziefen — werden durch derartige grosszügige Ausbauten vorangetrieben. Erwähnt seien weiter Kreiselbauten, etwa jener bei Lausen, die ohne nachvollziehbare Abstimmung mit aktualisierten Verkehrsprognosen regelrecht Land „fressen“.

Ich bitte den Regierungsrat, die verkehrsplanerischen Instrumente wie Planungs-, Projektierungs- und Baurichtlinien, Strassenklassifizierungen und Netzhierarchien dahingehend zu überprüfen, dass ausserörtlich

a) unnütze, teure oder gefährliche Überklassifizierungen bzw. Strassenausbauten reduziert werden

b) die gängige Praxis des standardmässigen Strassenausbaus bei anstehenden kantonalen Sanierungen nur möglich ist nach einer Interessenabwägung, welche auch die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und das Gebot des schonenden Umgangs mit dem Boden angemessen berücksichtigt

c) die Versickerungsfähigkeit der Beläge bei Nebenklass-Strassen hohe Priorität erhält (Prüfpflicht für Gemeinden o.Ä.)

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Allgemeine Grundsätze und Bemerkungen

Bei der Klassifizierung von Strassen werden die zwingend anzuwendenden Normen, sicherheitsrelevante Anforderungen, verkehrsabhängige und verkehrsflussoptimale und damit energiereduzierende Parameter berücksichtigt. Die verschiedenen Vorgaben und Anforderungen sind bei der Klassifizierung eines Strassenabschnittes in geeigneter Form und ihrer Bedeutung angemessen zu behandeln.

Ebenso müssen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden gewichtet und verhältnismässig beachtet werden und in die Beurteilung des notwendigen Ausbaustandards der Verkehrsflächen einfließen. Dabei ist insbesondere auch allen Sicherheitsaspekten unter der Berücksichtigung von allfälligen Haftungsansprüchen gegenüber dem Kanton als Eigentümerin des Strassennetzes Rechnung zu tragen.

Das Tiefbauamt ist generell gehalten, bei Unterhalts- und Ausbauprojekten von Kantonsstrassen der Thematik der Klassifizierung der Strassen besondere Aufmerksamkeit zu schenken und sie zu überprüfen. Mögliche Anpassungen werden unter Berücksichtigung aller erwähnten Aspekte an die heutige und zukünftige Situation vorgenommen.

Im Einzelnen

Die Verkehrszahlen zeigen eine steigende Tendenz. Um dem Anspruch aller Verkehrsteilnehmenden, in vernünftiger Zeit und mit möglichst geringem Aufwand sicher von A nach B zu gelangen, gerecht zu werden, ist eine nachhaltige und vernünftige Planung der Verkehrsflächen erforderlich. Damit der Verkehr ohne Stau und damit so ökologisch wie möglich fließen kann, bedarf es in einzelnen Fällen auch zusätzliche Verkehrsflächen. Diese Situation entsteht insbesondere bei einer Wechselnutzung von Verkehrsflächen durch einen zunehmenden Langsamverkehr.

Die heute gültigen Klassifizierungen der kantonalen Strassen entsprechen grösstenteils die aufgezeigten Anforderungen und Vorgaben. Bei überbreiten Strassen werden die zusätzlichen Flächen beispielsweise genutzt, um dem Langsamverkehr separate Spuren zur Verfügung zu stellen. Damit wird die vorhandene Verkehrsfläche optimal umgenutzt und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Neben solchen Überklassifizierungen bestehen wie erwähnt möglicherweise auch Strecken, die eine Unterklassifizierung aufweisen.

In Bezug auf sickerfähige Strassenbeläge ist vorab darauf hinzuweisen, dass diese nicht nachhaltig sind. Sie weisen eine bloss halb so lange Lebensdauer auf wie normale, lärmarme Beläge und die Wirksamkeit der Versickerung nimmt durch die natürliche Verschmutzung der Beläge in sehr kurzer Zeit ab. Die erforderliche Selbstreinigung der Beläge durch die Autopneus kommt erst ab einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h zum Tragen.

Wir können vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen zu den einzelnen Ziffern a-c daher wie folgt Stellung nehmen:

Zu Ziffer a) betreffend die Reduktion unnützer, teurer oder gefährlicher Überklassifizierungen bzw. Strassenausbauten

Ausbauten, die auf Überklassifizierungen zurückzuführen sind, sind uns nicht bekannt. Um sicherzustellen, dass dies auch in Zukunft so bleibt, findet in der Startphase jedes Projekts ein entsprechender Review statt, mit dem allfälliger Spielraum identifiziert und ausgelotet wird. Wir sehen daher in diesem Punkt keinen Handlungsbedarf.

Zu Ziffer b) betreffend die Frage nach einer Interessenabwägung, welche auch die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und das Gebot des schonenden Umgangs mit dem Boden angemessen berücksichtigt

Eine Interessenabwägung wird grundsätzlich nur dann vorgenommen, wenn sich konkurrierende gesetzliche Aufträge gegenüberstehen. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn eine Strassenabwasserbehandlungsanlage im Gewässerraum erstellt werden soll. Dies sind aber seltene Einzelfälle. Im Rahmen einer solchen Interessenabwägung werden alle Interessen systematisch anhand ihrer Bedeutung resp. Betroffenheit aufgelistet, um dann eine Entscheidung zu fällen. Natürlich fließen dabei auch die Interessen der Fussgänger, Velofahrer und der Schutz von Fruchtfolgefächern mit ein. In unserer gängigen Praxis sehen wir keine Defizite.

Zu Ziffer c) betreffend die Priorisierung der Versickerungsfähigkeit der Beläge bei Nebenklass-Strassen

Wie oben ausgeführt wurde, können keine sickerfähigen Beläge verbaut werden, da im Strassenkoffer (Unterbau der Strasse) Wasser unbedingt zu vermeiden ist (Setzungen, Frost-Längs-Risse, instabile Bankette (Seiten)). Die Gemeinden beraten wir auf Wunsch gerne, wenn es darum geht, einen Waldweg zum Beispiel statt mit einem Asphaltbelag in Mergel auszuführen. Wir sehen uns aber nicht in der Rolle der Oberaufsicht über die Gemeindestrassen.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2021/188 «Keine boden- und landschaftsfressenden Überklassifizierungen» abzuschreiben.

Liestal, 13. Juni 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich