

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2023/464 von Marc Scherrer: «Wie lassen sich Bauprojekte im Kanton Baselland beschleunigen»

2023/464

vom 28. November 2023

1. Text der Interpellation

Am 31. August 2023 reichte Marc Scherrer die Interpellation 2023/464 «Wie lassen sich Bauprojekte im Kanton Baselland beschleunigen» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Zurzeit gibt es im Kanton 18 Baustellen an Kantonsstrassen. Von den Baustellen an Kantonsstrassen sind sowohl der öffentliche Verkehr sowie der Individualverkehr mit Velo und Auto als auch Unternehmen, die entlang dieser Baustelle ein Geschäft führen, betroffen. Verkehrsumleitungen führen bei Letzteren oft zu tieferen Kundenfrequenzen, weil Kunden das Geschäft schlecht bis gar nicht erreichen können. Ein Bauprojekt geht damit regelmässig mit Umsatzeinbussen einher. Betroffen davon sind KMU.

In dieser Interpellation geht es nicht um die Notwendigkeit der einzelnen Bauprojekte, sondern um die Dauer der Projektumsetzung. So dauert zum Beispiel die Erneuerungen an der Fahrbahn und Werkleitungen in Arlesheim (Birseckstrasse) neun Monate. Der gesamte Verkehr wird über diese Zeit über ein Einbahnregime und Lichtsignale geleitet. Das hat bereits zu erheblichem Rückstau bei der Bruggstrasse nach Reinach oder Dornacherstrasse geführt. Ein anderes Beispiel ist die Baustelle an der Oberwilerstrasse. Hier wird die Strasse über neun Monate hinweg gesperrt. Der Doppelspurausbau in Binningen dauert gar bis ins Frühjahr 2026.

Im Kanton Basel-Stadt wurde jüngst eine Motion eingereicht, die eine Beschleunigung von kantonalen Bauprojekten fordert. Konkret soll von der Regierung ein kantonaler Massnahmenkatalog erstellt werden, der aufzeigt, wie die Dauer von Projektleitung bis Fertigstellung von öffentlichen Projekten im Hoch- und Tiefbau um mindestens einen Drittel verkürzt werden kann.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen zur operativen Umsetzung einer Baustelle bei Kantonsstrassen.

- 1. Berücksichtigt der Kanton bei der Vergabe von Bauprojekten die Fähigkeit eine Baustelle in einer bestimmten Frist umzusetzen? Falls ja, wie gestalten sich diese Fristen?*
- 2. Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass die Dauer zur Realisierung einer Baustelle bei Ausschreibungen berücksichtigt werden müsste?*
- 3. Gibt es einen konkreten Massnahmenkatalog, um die Fertigstellung von Baustellen zu beschleunigen? Zum Beispiel mittels vertraglichen Konventionalstrafen?*

2. Einleitende Bemerkungen

Die Aufgabe des Tiefbauamtes des Kanton Basel-Landschaft ist es, eine leistungsfähige, sichere und dauerhafte Infrastruktur auf den Strassen bereitzustellen – und dies erfordert entsprechende Bau- und vor allem auch Unterhaltsarbeiten. Um dabei möglichst minimale Verkehrsbeeinträchtigungen zu verursachen, koordiniert das Tiefbauamt die Bauvorhaben und unternimmt das Möglichste, um Strassen, Werkleitungen und Tramgleise jeweils gleichzeitig zu erneuern. Diese Koordination hat den grossen Vorteil, dass daraus weniger Baustellen, weniger Immissionen und Verkehrsbehinderungen und letztendlich auch tiefere Kosten resultieren. Gleichzeitig geht damit einher, dass ein grosser Teil der Strasseninstandsetzungen mit anderen Projekten gekoppelt und von deren Planungsstand direkt abhängig ist.

Die Planung und Umsetzung von Baumassnahmen ist somit bereits per se ein komplexer Vorgang, insbesondere in dicht besiedelten und intensiv genutzten Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen. Bei diesen Baustellen muss eine Vielzahl von gegenläufigen Zielen unter einen Hut gebracht werden.

- Eine kurze Bauzeit bedingt, dass der Verkehr und die Nutzung im Baubereich weitgehend unterbrochen werden. Gleichzeitig muss der Verkehr fliessen können und die Erreichbarkeit von Geschäften und den Anwohnern muss gewährleistet sein.
- Nacharbeiten beschleunigen jeden Bauablauf, stören aber die Nachtruhe von Anwohnern.
- Unterirdische Bautechniken bedeuten eine geringere Belastung an der Oberfläche, ziehen aber höhere Baukosten und Risiken nach sich.

Hinzu kommt, dass mit der Strasseninstandsetzung häufig der Ersatz von Werkleitungen einhergeht. Auch wenn der zeitgleiche Ersatz zweifelsohne sinnvoll ist, verkompliziert und verlängert er das komplexe Bauvorhaben in mehrfacher Hinsicht:

- Verlängerung der Bauzeit um rund 40 bis 70 Prozent
- Werkleitungen gehören häufig nicht dem Kanton, sondern stehen im Eigentum Dritter
- In den meisten Fällen viele verschiedene Werkleitungen im Eigentum verschiedener Dritter (TV, Gas, Wasser, Abwasser, Strom, Telefon, Fernwärme usw.)
- Keine Totalabschaltung der Werkleitungen möglich, da Anwohner betroffen
- Während «nur» an den Werkleitungen gearbeitet wird, geschieht nach aussen nichts Sichtbares

Am Beispiel der oben genannten Birseckstrasse in Arlesheim wurde von den neun Monaten Bauzeit fast vier Monate nur an den Werkleitungen gearbeitet. Wobei gerade bei diesem Projekt die Koordination zwischen allen Beteiligten sehr gut funktioniert hat.

Bei der Planung jeder einzelnen Baustelle werden sämtliche Faktoren, Bedürfnisse und Interessen berücksichtigt, um eine allgemeinverträgliche Lösung zu finden. Zu beachten ist ausserdem, dass in vielen Fällen unter Verkehr gebaut wird, was die Arbeitsabläufe zusätzlich erheblich erschwert.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Berücksichtigt der Kanton bei der Vergabe von Bauprojekten die Fähigkeit eine Baustelle in einer bestimmten Frist umzusetzen? Falls ja, wie gestalten sich diese Fristen?*

Beim überwiegenden Teil der Ausschreibungen ist die Termineinhaltung ein wichtiges Vergabekriterium. Es ist in aller Interesse, dass eine Baustelle so zügig wie möglich abgewickelt wird. Dabei geht es indes nicht nur um die Bauzeit allein. Vielmehr ist zu beachten, dass bei Strasseninstandsetzungen des Tiefbauamtes der Verkehr weiter fliessen muss und innerorts die Geschäfte und Liegenschaften jederzeit zugänglich bleiben müssen. Weiter ist zu beachten, dass mit der Strasseninstandsetzung meistens auch die Werkleitungen ersetzt werden müssen. Dies benötigt zusätzlich Zeit und die Einteilung der Arbeiten in kleinere Etappen. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass

nach der Strasseninstandsetzung nach kurzer Zeit nicht wieder eine Baustelle für die Werkleitungen installiert werden muss.

In der Planungsphase wird vom Ingenieur ein Bauprogramm erstellt, das als Leitlinie für die Ausschreibung dient. Wenn ein Baumeister mit seiner Eingabe ein schnelleres Bauprogramm eingibt, das die Rahmenbedingungen einhält, wird er bei der Bewertung seiner Eingabe mit zusätzlichen Punkten belohnt. Mit dieser Praxis sind für eine Vergabe an einen Baumeister nicht nur der Preis, sondern auch der Termin und allenfalls noch weitere wichtige, projektspezifische Punkte entscheidend.

2. *Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass die Dauer zur Realisierung einer Baustelle bei Ausschreibungen berücksichtigt werden müsste?*

Ja, das wird bereits so angewendet.

3. *Gibt es einen konkreten Massnahmenkatalog, um die Fertigstellung von Baustellen zu beschleunigen? Zum Beispiel mittels vertraglichen Konventionalstrafen?*

Da jedes Projekt in sich seine speziellen Herausforderungen aufweist, kann kein konkreter Massnahmenkatalog für sämtliche Strassenbaustellen angewendet und umgesetzt werden. Vielmehr gilt der Grundsatz, dass jede Beschleunigung der Bauarbeiten auch Nachteile mit sich bringt. Bei jeder Baustelle muss deshalb einzeln zwischen den unterschiedlichen Interessen abgewogen werden.

Folgende Beispiele möglicher Beschleunigungsfaktoren und die jeweils damit einhergehenden Nachteile machen dies deutlich:

- **Nacharbeit:** In dicht besiedelten Lebensräumen wollen bzw. müssen wir auf das Ruhebedürfnis Rücksicht nehmen. Aus diesem Grund arbeiten die Unternehmer im Auftrag des Tiefbauamts üblicherweise tagsüber. Bei Belagsarbeiten, bei denen es längerer Sperrungen bedarf oder bei Gleisarbeiten, bei denen es aufgrund des Trambetriebs nicht anders geht, kann es vorkommen, dass auch in der Nacht und auch am Wochenende gearbeitet wird.
- **Sperrungen von Strassen:** Das Sperren von ganzen Strassenabschnitten ist die effizienteste Methode, um Bauarbeiten zu beschleunigen. Der Unternehmer muss im Baustellenperimeter auf den Verkehr keine Rücksicht nehmen. So hat er die grösste Leistung bei seinen Arbeiten und wird nicht durch kurze Etappen, Sicherungsmassnahmen usw. behindert. Der Nachteil dieser Methode ist, dass der Verkehr meistens einen grösseren Umweg fahren muss und die an die Baustellen angrenzenden Geschäfte und Liegenschaften nur zu Fuss erreichbar sind.
- **Konventionalstrafen:** Die Konventionalstrafe ist eine Strafe, die im Vertragsrecht Anwendung findet. In aller Regel handelt es sich um Geldstrafen, die bei Nichterfüllung einer Schuld fällig werden. Wenn also eine vertraglich zugesicherte Leistung oder der vereinbarte Fertigstellungstermin nicht eingehalten wird, kann eine vorher festgesetzte Konventionalstrafe fällig werden. Bei Strasseninstandsetzungen ist es oft so, dass es verschiedene Vertragspartner mit dem Unternehmer gibt. Meistens ist bei Strasseninstandsetzungsarbeiten das Tiefbauamt mit den einzelnen Werkleitungseigentümern und der Gemeinde Vertragspartner. Sehr oft verursachen die Werkleitungen unvorhergesehene Arbeiten, welche zu einem Terminverzug führen. Die Planung der Werkleitungen ist teilweise sehr schwierig, weil die alten Plangrundlagen beispielsweise nicht genau sind und es beim Bau zu Überraschungen kommt. Diese Projektänderungen führen zu Terminverzögerungen und wirken sich auf das ganze Bauprogramm aus. Bis heute existiert keine Erkundungsmethode, die eine einfache, zerstörungsfreie und vollständige Erkundung des Untergrunds erlaubt. Das kann zu Diskussionen führen, wobei der Unternehmer kein Verschulden für die Verzögerung trifft. Bei einem Projekt auf freiem Feld, bei dem alles klar ist und es keine Unbekannten gibt, kann dieses Modell Sinn machen. Gleichzeitig sind die Unternehmer

sehr daran interessiert, dass auch ihrerseits eine Baustelle so schnell wie möglich abgewickelt werden kann, so dass ihr Personal und ihre Maschinen möglichst kurze Zeit gebunden sind, das senkt die Kosten.

Die Aufzählung ist nicht abschliessend, sie soll aber aufzeigen, dass projektspezifisch geprüft werden muss, was möglich und für die Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden zumutbar ist und was andererseits zwar grundsätzlich möglich ist, jedoch aus bestimmten Gründen fallweise nicht geht.

Liestal, 28. November 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich