



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2013/376](#) von Hannes Schweizer vom 17. Oktober 2013 betreffend „Sanierungen ja, Luxus nein“

Datum: 10. Dezember 2013

Nummer: 2013-376

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2013/376](#) von Hannes Schweizer vom 17. Oktober 2013 betreffend „Sanierungen ja, Luxus nein“

Vom 10. Dezember 2013

1. Ausgangslage

Am 17. Oktober 2013 reichte Landrat Hannes Schweizer die Interpellation 2013/376 betreffend „Sanierungen ja, Luxus nein“ mit folgendem Wortlaut ein:

In der BAZ vom 18.8.2013 beschwert sich das Baselbieter Tiefbauamt über fehlende finanzielle Mittel um notwendige werterhaltende Unterhaltsarbeiten an Kantonsstrassen auszuführen. Die geringen Investitionen würden sich an der Grenze der Verantwortungslosigkeit bewegen, so der Kantonsingenieur. Werterhaltende Sanierungsarbeiten sind wichtig, denn Schäden in der Belagsoberfläche sind für Verkehrsteilnehmer gefährlich, zudem entstehen durch das Eindringen von Wasser erhebliche Frostschäden. Es ist daher wichtig, dass mit den vorhandenen finanziellen Mitteln möglichst viele sanierungsbedürftige Strassenbeläge repariert werden. Vor allem im oberen Kantonsteil erfolgten in letzter Zeit einige Sanierungen oder sind noch in der Bauphase. Diese Sanierungsarbeiten zeichnen sich durch grosszügige Strassenverbreiterungen, lange Bauzeiten (Sanierung Hauptstrasse Titterten-Reigoldswil vier Monate Totalsperrung) und luxuriöse, respektive fragwürdige Bauprojekte aus. In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Warum werden bei Strassensanierungen die Strassen von 5m bis auf 8m verbreitert?*
- 2. Welche Notwendigkeiten stehen hinter diesem Konzept?*
- 3. Werden solche Neubaukosten unter Strassenunterhaltskosten gebucht?*
- 4. Ab welcher Höhe der Projektkosten muss die Bau- und Planungskommission sogenannte Sanierungen genehmigen?*
- 5. Warum werden nicht dringend notwendige Strassenverbreiterungen zugunsten werterhaltenden Sanierungen zurückgestellt?*

2. Die gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

Mit RRB Nr. 1385 vom 5. September 2006 betreffend Standards Verkehrsinfrastruktur (Kantonsstrassen) wurde anerkannt, dass der minimale Mittelbedarf für die nachhaltige Erhaltung der Kantonsstrassen pro Jahr ca. CHF 25 - 30 Mio. beträgt. Diese Investitionen sind seither im Investiti-

onsprogramm mit Vorrang berücksichtigt und werden mit den jeweiligen Jahrestanchen als gesamten Budgetkredit für Projekte zur Instandsetzung und Korrektur von Kantonsstrassen eingesetzt. Der Betrag entspricht ca. 1% des Wiederbeschaffungswertes der Kantonsstrassen (ohne Hochleistungsstrassen). Verglichen mit dem langfristig erforderlichen Mittelbedarf von 1.5% vom Wiederbeschaffungswert (= mittlerer Erfahrungswert) konnten zwar die Investitionsausgaben in diesem Bereich innerhalb von 10 Jahren grob geschätzt um rund 100 Mio. CHF gekürzt werden, ohne auf mittlere Frist die Verkehrssicherheit und die Funktion des Strassennetzes allzu stark zu gefährden. Dieses Vorgehen führt jedoch über die Jahre zu einem weiteren Substanzverlust und einem entsprechendem Investitionsrückstand.

Für den optimalen Einsatz der vorhandenen Investitionsmittel verfolgt das Tiefbauamt seit 2006 die **duale Erhaltungsstrategie**:

- „schlechte Substanz“ soll in jährlich finanzierbaren Tranchen grundlegend erneuert werden.
- „gute Substanz“ wird nach der etablierten Methode des Managements der Strassenerhaltung sparsam instand gehalten.

Mit der dualen Erhaltungsstrategie hat das Tiefbauamt bisher mehrheitlich gute Erfahrungen gemacht. Allerdings: Auch bei regelmässig ausreichendem Werterhalt erreicht ein Bauwerk voraussehbar definiert das Ende seiner technischen Lebensdauer. Dies bedeutet, dass ein derartiges Objekt eine Totalerneuerung benötigt, will man dieses auch in Zukunft weiter bestimmungsgemäss betreiben können. Der zeitliche Spielraum ist dann auf jeden Fall nicht mehr gross.

Die überarbeiteten Standards Verkehrsinfrastruktur (Kantonsstrassen) führten zu einer Kostenoptimierung. Neben den Anpassungen der Baustandards wurden auch die Projektdurchlaufzeiten verbessert und verkürzt. In einzelnen Projekten tragen optimale Bauabläufe mit möglichst grossen Abschnitten und Totalsperrungen zu einer weiteren Kostenoptimierung bei.

Zu den einzelnen Fragen

1. *Warum werden bei Strassensanierungen die Strassen von 5m bis auf 8m verbreitert?*

Das bestehende Strassennetz weist ein sehr hohes Alter auf, dabei sind 70% der Strassen älter als dreissig Jahre. In dieser Zeit wurden die Strassen nach den damaligen Bedürfnissen gebaut. Durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, längere, breitere und schwerere Fahrzeuge und nicht zuletzt zugunsten der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer werden die Strassen bei Werterhaltungsarbeiten den neuen Bedürfnissen und Normen angepasst. Die notwendigen Strassenbreiten werden vor dem Erstellen eines Werterhaltungsprojektes bestimmt. Dabei spielen Strassentyp, Verkehrsmenge, Verkehrsart und Anteil Schwerverkehr (z.B. Lastwagen, öV-Linienbusse) sowie die Kreuzungsgeschwindigkeit eine massgebliche Rolle. Grundlagen dazu bilden die VSS Normen. Dabei werden die Strassen so schmal als möglich erstellt, damit bei möglichst tiefen Kosten möglichst viele Strassenkilometer erhalten werden können. Die Strassenbreiten bewegen sich in der Regel je nach Strassentyp zwischen 6 m und 7 m; bei untergeordneten Strassen mit wenig Verkehr noch weniger. In Kurven muss die Schlepplurve des Schwerverkehrs (Busse, Lastwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge) berücksichtigt werden, was zu Kurvenverbreiterungen führt, die in engen Kurven 2-3m betragen können.

2. *Welche Notwendigkeiten stehen hinter diesem Konzept?*

Damit die Dauerhaftigkeit der getroffenen Massnahmen erhöht und somit langfristig Kosten eingespart werden können, soll mit angemessenen Verbreiterungen verhindert werden, dass – auch aus Verkehrssicherheitsgründen - die Strassenränder dauernd überfahren werden und mit der Zeit wegbrechen. Zum Schutz der Belagsränder wird zusätzlich ein sogenanntes Bankett angebracht. Das heisst, der Strassenkoffer wird beidseitig um ca. 50 cm breiter erstellt als der Fahrbahnbelag. Nach Abschluss einer Instandsetzung erscheint daher die Strasse breiter als sie in Wirklichkeit ist. Diese Bankette werden aber in der Regel humusiert und angesät und nach einer gewissen Zeit sind sie so überwachsen, dass nur noch die Breite des Fahrbahnbelags sichtbar ist.

3. *Werden solche Neubaukosten unter Strassenunterhaltskosten gebucht?*

Der gesamte Werterhalt wird in der Investitionsrechnung verbucht. Der Neubauanteil ist beim dualen System auf ein absolutes Minimum beschränkt und liegt je nach Projekt zwischen 0 und 10 %.

4. *Ab welcher Höhe der Projektkosten muss die Bau- und Planungskommission sogenannte Sanierungen genehmigen?*

Bei den jährlich geplanten Instandsetzungen und Erneuerungen, für welche kein Verpflichtungskredit erforderlich ist, erfolgt die Projektfreigabe jeweils durch die Baudirektorin. Die Bau- und Planungskommission wird jedes Frühjahr über die geplanten Bauvorhaben orientiert. Für Neubauprojekte von Strassenanlagen mit Kosten über CHF 1 Mio. müssen gemäss Finanzhaushaltgesetz Landratsvorlagen für einen Verpflichtungskredit erstellt und jeweils vom Landrat genehmigt werden.

5. *Warum werden nicht dringend notwendige Strassenverbreiterungen zugunsten werterhaltenden Sanierungen zurückgestellt?*

Wie bereits in Frage 1 erläutert, erfolgen Strassenverbreiterungen ausschliesslich aufgrund der heutigen Anforderungen. Und wie erläutert, können Ausbauten zu einem reduzierten Aufwand im Werterhalt führen, wenn z.B. die Strassenränder weniger schnell zerstört werden. Luxus kann und will sich das Tiefbauamt nicht leisten. Mit dem kürzlich vom Landrat gesprochenen Verpflichtungskredit 2014 - 2017 ist knapp die Werterhaltung des Strassennetzes durchführbar (vgl. Erläuterungen LRV 2013/271).

Liestal, 10. Dezember 2013

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber: Mäder