

## Beschluss des Landrats vom 16.09.2021

Nr. 1056

### 9. Werterhaltung Kantonsstrassen: 4-Jahresbudgetierung 2022–2025; Rahmenausgaben für Instandsetzung und Korrektur und baulichen und betrieblichen Unterhalt inkl. erhöhte Entsorgungskosten

2021/174; Protokoll: gs

Für die vier Jahre von 2022 bis 2025 soll der Landrat insgesamt CHF 170,8 Mio. für den Werterhalt und den Unterhalt der Kantonsstrassen bewilligen, sagt Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP). In der *Investitionsrechnung* sollen – gleich wie in den vergangenen vier Jahren – CHF 116 Mio. für die Werterhaltung der Kantonsstrassen als Ausgabenbewilligung für vier Jahre festgelegt werden. Damit stehen pro Jahr wie bisher CHF 29 Mio. zur Verfügung für Instandsetzungen und Korrekturen, um so den Wert der Kantonsstrassen sichern zu können. Für die *laufende Rechnung* der kommenden vier Jahre sind für den baulichen und betrieblichen Unterhalt CHF 8,7 Mio. pro Jahr vorgesehen. Neben baulichen Unterhaltsmassnahmen und Reparaturen werden mit diesen Geldern auch der Winterdienst, die Reinigung der Kantonsstrassen und der Unterhalt der Grünanlagen finanziert. Gegenüber den vergangenen Jahren wird dieser Budgetbetrag um CHF 1 Mio. reduziert, da die vorhandenen Budgets bei weitem nicht beansprucht wurden.

Die Entsorgung von PAK-haltigen Strassenbelägen ist wegen neuen Bundesvorschriften aber teurer geworden. Der PAK-Gehalt in den einzelnen Strassenabschnitten ist nicht bekannt; deshalb können die Entsorgungskosten in den kommenden Jahren stark variieren. In der laufenden Rechnung werden für die entsprechende Entsorgung neu CHF 5 Mio. pro Jahr reserviert.

Die Planung der Instandsetzungen basiert auf dem sogenannten dualen Erhaltungsmanagement aus dem Jahr 2006. Der Zustand der Strassen wird periodisch mit Strassenzustandsaufnahmen ermittelt. Aus diesen Strassenzustandsaufnahmen werden Erhaltungsmaßnahmen abgeleitet. Diese Massnahmen werden mittels einer Mehrjahresplanung mit Einbezug aller möglichen Partner wie Werke, Gemeinden, ÖV etc. koordiniert.

Eintreten war in der Kommission unbestritten. In der Kommission wurde der Bedarf an baulichem und betrieblichem Unterhalt mit künftigen jährlichen Kosten von CHF 8,7 Mio. genauer angeschaut. Für den Teil des baulichen Unterhalts sind rund 21 Mitarbeitende des TBA zuständig. Für diesen baulichen Unterhalt sind in den kommenden vier Jahren rund CHF 4 Mio. vorgesehen, deutlich mehr als in den vergangenen Jahren. Etwa 60 Mitarbeitende sind für den Teil des betrieblichen Unterhalts zuständig; jedoch werden auch viele Arbeiten ausgelagert, beispielsweise Mäharbeiten mit grösseren Fahrzeugen, das Spülen von Leitungen etc. Durch die Zumietung von Personal ergebe sich eine gewisse Flexibilität. Auf Wunsch der Kommission wurden die effektiv beanspruchten Mittel für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der vergangenen Jahre und der aktuellen Planung für die nächsten Jahre dargestellt (die Tabelle findet sich im Kommissionsbericht). Seit 2015 wurden im Mittel nur rund CHF 7,2 Mio. pro Jahr ausgegeben, obwohl in diesen Jahren jeweils CHF 9,7 Mio. budgetiert waren. Mit der vorliegenden Ausgabenbewilligung soll der jährliche Budgetwert nun auf CHF 8,7 Mio. reduziert werden, was aber immer noch rund CHF 1,5 Mio. mehr ist, als in den vergangenen sechs Jahren im Mittel ausgegeben wurde. Die BUD führte aus, es gebe jährliche Schwankungen, auch wegen der vielen unbekanntenen Faktoren (z. B. beim Winterdienst). Die Verwaltung hielt auch fest, dass der Kredit dank dem sparsamen Umgang mit den Mitteln nicht ausgeschöpft worden sei. Für die nächsten Jahre kämen zudem neue Aufgaben auf das Tiefbauamt zu: die Strassenentwässerungsanlagen, der Unterhalt der Busbahnhöfe und Buswarteallen, allenfalls Wildtierwarner etc.

Der Kommission wurde gezeigt, welche Indikatoren für die Erhebung des Strassenzustands angewandt und wie die Massnahmen definiert werden. Alle vier Jahre wird mit einem standardisierten Verfahren der Strassenzustand erhoben. Die Auswertung der erhobenen Werte erfolge nach Schadensausmass und -schwere sowie einer Gewichtung. Dann werde der optimale Zeitpunkt für die erforderlichen Erhaltungsmassnahmen festgelegt. Dabei werden weitere Aspekte wie z. B. Lärmschutz, ÖV, Langsamverkehr, Behebung eines Unfallschwerpunkts sowie die Anliegen der Gemeinden und Werke einbezogen. Die Massnahmen werden in eine Mehrjahresplanung überführt. Die Verwaltung betonte nochmals die Vorteile der mehrjährigen Ausgabenbewilligung. Ein Auslöser für Projekte sei hauptsächlich der Strassenzustand, jedoch auch die Notwendigkeit, lärmindernden Belag einzubauen, weil dies die effizienteste und einfachste Möglichkeit darstellt, den Lärmschutz zu verbessern. Bei den lärmindernden Belägen gibt es aber nicht nur den mechanischen, sondern auch den akustischen Alterungsprozess. Das wird in Zukunft zu mehr Instandhaltungskosten führen. Es wird dann auch passieren, dass noch gut aussehende Beläge ersetzt werden müssen.

Die Kommission konnte bei konkreten Projekten feststellen, dass nicht alle Instandhaltungsprojekte eindeutig erklärbar und aus Sicht Kanton optimal abgelaufen sind. So wurde z. B. die Ziefnerstrasse in Lupsingen im Jahr 2010 instand gestellt, sie war aber noch in einem perfekten Zustand. Da die Gemeinde Werkleitungen erneuern musste, hat sich das TBA im Jahr 2020 bereits nach zehn Jahren wieder mit einem namhaften Kostenanteil an der Instandstellung einer perfekten Strasse beteiligt, rund zehn Jahre früher als nach regulärer Planung nötig. Das TBA argumentierte, dass es sich bei dieser Projektbeteiligung des Kantons effektiv um einen «Grenzfall» gehandelt habe. Als weiteres Beispiel wurde die Ortsdurchfahrt von Arisdorf genauer angeschaut. Hier laufen bereits seit Jahren abschnittsweise Instandhaltungsprojekte. Auch in den kommenden Jahren werden weitere Abschnitte instand gestellt. Es wurde die Frage gestellt, warum die Ortsdurchfahrt von Arisdorf angesichts der Gesamtkosten im Bereich von CHF 10 Mio. nicht als separates und kohärent geplantes Projekt dem Landrat vorgelegt wurde. Die BUD erläuterte, grundsätzlich würden Instandsetzungen über den Vierjahreskredit geführt, unabhängig von der Höhe der Projektkosten. Nur Instandsetzungen mit einem hohen Neubauanteil, die oft politisch diskutiert würden, weil es Veränderung gibt, oder die mit anderen Projekten zusammenhängen, würden dem Landrat mit einer separaten Vorlage vorgelegt. Die Strasse durch Arisdorf hatte schon seit langem einen Sanierungsbedarf. Das Projekt sei aufgrund des Risikos von Einsparungen in Abschnitten unterteilt worden. Im Lauf des Projekts seien neue Bedürfnisse aufgetaucht: z. B. sei über Tempo 30 diskutiert worden. Mit dem heutigen Wissen würde das Projekt anders beurteilt und angepackt. Ein Antrag, dass das TBA das Controlling optimieren und der BPK bis Mitte 2023 orientieren soll, wurde von der Kommission abgelehnt. Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

*://:* Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss gemäss Kommission*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

*://:* Mit 73:0 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

**Landratsbeschluss**

**betreffend Werterhaltung Kantonsstrassen: 4-Jahresbudgetierung 2022–2025; Rahmenausgaben für Instandsetzung und Korrektion und baulichen und betrieblichen Unterhalt inkl. erhöhte Entsorgungskosten**

vom 16. September 2021

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Instandsetzung und Korrektion der Kantonsstrassen wird für 2022–2025 eine neue einmalige Rahmenausgabe (Investitionsrechnung) von 116'000'000 Franken (inkl. MwSt.) bewilligt.
  2. Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen wird für 2022–2025 eine neue einmalige Rahmenausgabe (Erfolgsrechnung) von 54'800'000 Franken (inkl. MwSt.) inkl. 20'000'000 Franken (inkl. MwSt.) für erhöhte Entsorgungskosten bewilligt.
  3. Ziffer 1 und 2 dieses Beschlusses unterstehen der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Abs. 1 Bst. b. der Kantonsverfassung.
-