

## Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

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

2021/174

vom 24. August 2021

Das Wichtigste in Kürze	
<b>Inhalt der Vorlage</b>	Für die 4-Jahresbudgetierung werden dem Landrat je eine Rahmenausgabe von CHF 116 Mio. für die Werterhaltung der Kantonsstrassen (Instandsetzung und Korrektur) + CHF 20 Mio. für erhöhte Entsorgungskosten infolge neuer Bundesvorschriften und von CHF 34,8 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt beantragt.
<b>Beratung Kommission</b>	Die Vorlage war in der Kommission unbestritten. Ein Teil der Kommission bemängelte die fehlenden aussagekräftigen Angaben zu den Ausgaben. Für Details wird auf das Kapitel <a href="#">Kommissionsberatung</a> verwiesen.
<b>Antrag an den Landrat</b>	Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung Zustimmung zum unveränderten Landratsbeschluss. Zum <a href="#">Landratsbeschluss</a> gemäss Kommission.

## **1. Ausgangslage**

Für die 4-Jahresbudgetierung werden dem Landrat je eine Rahmenausgabe von CHF 116 Mio. für die Werterhaltung der Kantonsstrassen (Instandsetzung und Korrektur) + CHF 20 Mio. für erhöhte Entsorgungskosten infolge neuer Bundesvorschriften und von CHF 34,8 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt beantragt.

Mit dem vorangehenden Vierjahreskredit 2018 – 2021 (LRV [2017/077](#), LRB 1517 vom 1. Juni 2017, nach geltendem Finanzhaushaltsgesetz: Ausgabenbewilligung) für die Werterhaltung der Kantonsstrassen) bewilligte der Landrat ebenfalls CHF 116 Mio.

Mit dem Abweichen von der Jährlichkeit kann auf der Grundlage des aktuellen Leistungsauftrags, insbesondere bei Werterhaltungsprojekten ohne Erhöhung der bisherigen jährlichen Tranchen, insgesamt ein zusätzlicher Werterhalt von ca. CHF 4 – 8 Mio. (3,5 – 7,0 %) oder jährlich von ca. CHF 1 – 2 Mio. erreicht werden.

Das Optimieren der Bauprojekte auf das Funktionale und unterhaltstechnisch Einfache hat zur Folge, dass ein Paradigmenwechsel stattfindet. Normen, die der baulichen und betrieblichen Sicherheit dienen sowie die Vorgaben des Baustoffkreislaufs werden umgesetzt, Weitergehendes und Unnötiges wird weggelassen. Funktionale Bauprojektbestandteile wie z. B. der Verkehrssicherheit dienende Fahrzeugrückhaltesysteme werden konsequent umgesetzt. So ist sichergestellt, dass sich der Kanton keine Probleme mit der Werkeigentümerhaftung einhandelt. Andererseits gibt es Bauprojektelemente, welche aus Sicht des Tiefbauamts für das Funktionieren des Bauwerks nicht zwingend notwendig sind und betrieblich einen Mehraufwand generieren. Solche Elemente sollen kritisch hinterfragt werden, indem die Handlungsspielräume konsequent ausgeschöpft werden. Dabei dürfen die Sicherheit und der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt werden. Genannt werden Massnahmen wie das Weglassen von ästhetischen Aspekten, von Querungshilfen (wo aus Sicht Verkehrssicherheit nötig) sowie das situative Erstellen und der Unterhalt von Busbuchten, unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).

Die Grundlage für die 4-Jahresbudgetierung bildet bei der Planung der Instandsetzungen das duale Erhaltungsmanagement, welches durch einen RRB (Nr. 1385 vom 5. September 2006) genehmigt worden ist. Es sieht eine präventive Sanierung der über 30-jährigen Strassenabschnitte vor und beinhaltet andererseits die geplante, zustandsbezogene (kurative) Erhaltung des Strassennetzes. 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.

Gemäss Leistungsauftrag ist der Kanton zuständig für den baulichen Unterhalt und Reparaturen, den Winterdienst, die Reinigung der Kantonsstrassen, wozu auch der Unterhalt der Grünanlagen gehört.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 29. April, 27. Mai und 1. Juli 2021 beraten. Begleitet wurde sie dabei von Regierungsrat Isaac Reber, Generalsekretärin Katja Jutzi, Kantonsingenieur Drangu Sehu und Reto Wagner, Leiter Geschäftsbereich Kantonsstrassen.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

### 2.3. Detailberatung

Die Kommission liess sich aufzeigen, welche Indikatoren für die Erhebung des Strassenzustands angewandt und wie die Massnahmen definiert werden. Die Verwaltung erläuterte, dass alle vier Jahre mit einem Standardverfahren die Erhebung des Strassenzustands nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) vorgenommen werde. Es erfolge eine Auswertung der erhobenen Werte nach Schadensausmass und -schwere sowie eine 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 Anliegen der Gemeinden und Werke (Sanierung Werkleitungen) einbezogen. Die Massnahmen werden in eine Mehrjahresplanung überführt. Die Verwaltung betonte die Vorteile der mehrjährigen Ausgabenbewilligung: Es müssten nicht alle Arbeiten im Sommer ausgeführt werden, sondern sie könnten übers ganze Jahr verteilt werden. Dies sei auch für die Unternehmen und das Tiefbauamt von Vorteil. Die Bedürfnisse der übrigen Akteure wie Gemeinden, Werke und anderer müssten unter einen Hut gebracht werden. Es sei sinnvoll, die Strasse nur einmal zu sperren und gleichzeitig die Leitungen zu erneuern. Der Bedarf einer Gemeinde, die Werkleitungen zu sanieren, könne auch dazu führen, dass eine Strasse vor Ablauf ihrer Lebensdauer erneuert werde; dies müsse jedoch sinnvoll sein.

Ein Teil der Kommission monierte, die Vorlage enthalte zu wenig Angaben bezüglich der Aufteilung der Kosten und der Anzahl Mitarbeitenden für die Instandhaltung und Instandsetzung sowie dem Anteil der Arbeiten, die durch private Firmen erledigt würden. Dazu führte die Verwaltung aus, bei den Investitionsprojekten (CHF 16 Mio.) würden fast alle Arbeiten durch Private ausgeführt. Ein kleiner Teil der CHF 8,7 Mio. des baulichen und betrieblichen Unterhalts sei baulicher Unterhalt (CHF 1,5 Mio.), wofür 21 Mitarbeitende zuständig seien. Etwa 60 Mitarbeitende seien für den betrieblichen Unterhalt zuständig; jedoch würden auch viele Arbeiten ausgelagert, beispielsweise Mäharbeiten mit grösseren Fahrzeugen, das Spülen von Leitungen etc. Durch die Zumietung von Personal ergebe sich eine gewisse Flexibilität. Seitens Kommission wurde die Frage gestellt, wie viel Mittel in den vergangenen Jahren für Instandhaltung und -setzung bewilligt und effektiv ausgegeben wurden. Zudem seien die Mittel für den baulichen und betrieblichen Unterhalt in den letzten drei Jahren nicht ausgeschöpft worden. Die BUD hat auf Wunsch der Kommission die Kosten der vergangenen Jahre ausgewiesen und inhaltlich gegliedert (siehe nachstehende Tabelle). Seit 2015 wurden im Mittel nur rund CHF 7,2 Mio. pro Jahr benötigt, 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.

Unterhalt Strassen inkl Nebenanlagen*	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2022ff.
Unterhalt Grünanlagen	538'675	470'813	391'781	364'069	255'164	261'219	350'000
Reinig. Fahrbahnen u. manuelle Arealreinig.	173'840	176'385	255'184	230'406	223'838	218'471	440'000
Reinigung Entwässerung	485'964	433'798	570'231	385'503	230'342	730'335	500'000
Winterdienst und Ereignisse	1'520'480	1'123'482	1'536'318	1'215'348	1'100'605	1'083'546	1'300'000
Baulicher Unterhalt	3'795'636	3'098'253	4'441'696	2'913'403	2'462'416	2'597'771	4'000'000
Betrieb und Erhaltung Beleuchtung	665'981	537'670	570'634	612'125	825'074	611'356	770'000
Betrieb und Erhaltung Elektrotechnik	245'059	293'173	535'945	384'048	398'783	1'166'936	640'000
Betrieb und Erhaltung Signalisation	214'456	201'370	241'682	253'490	396'263	333'785	360'000
Betrieb und Erhaltung Markierung	145'805	126'569	161'755	95'971	152'787	203'588	170'000
Betrieb und Erhaltung Leiteinrichtungen	147'250	164'258	104'374	98'884	203'267	117'371	170'000
<b>Total</b>	<b>7'933'146</b>	<b>6'625'771</b>	<b>8'809'600</b>	<b>6'553'247</b>	<b>6'248'539</b>	<b>7'324'378</b>	<b>8'700'000</b>
*Konto 31410000)	<b>Mittelwert 2015-2020: 7'249'100</b>			<b>= 100%</b>			<b>120%</b>

Die BUD führte aus, es gebe jährliche Schwankungen, auch wegen der vielen unbekanntenen Faktoren wie den natürlichen Einflüssen, beispielsweise ein Winter mit viel Schnee, wobei Mehrkosten für den Winterdienst entstünden. Die Verwaltung hielt fest, auch der sparsame Umgang mit den Mitteln habe dazu geführt, dass der Kredit nicht ausgeschöpft worden sei. Für die nächsten Jahre

kämen zudem neue Aufgaben auf das Tiefbauamt zu: die Strassenentwässerungsanlagen (SABAs), der Unterhalt der Busbahnhöfe und Buswartehallen, allenfalls Wildtierwarner und autonomes Fahren. Die SABAs, ein komplexes Konstrukt, müssten nicht nur gebaut, sondern auch unterhalten werden. Dazu wurde seitens Kommission die Befürchtung geäussert, dies könne zu sehr vielen Anlagen führen. Betroffen seien vor allem hoch frequentierte Strassen, erläuterte die Verwaltung. Ein weiteres Kriterium seien die Verletzlichkeit des Vorfluters und potenzielle Grundwasserschutzzonen.

Zu den Projekten, die über die Investitionsrechnung finanziert werden, wurde gefragt, ab welchem Betrag ein Projekt dem Landrat als separate Vorlage unterbreitet werden müsse. Als Beispiel wurde die Ortsdurchfahrt von Arisdorf genannt, bei welcher die Baudauer sehr lang erscheine. Die BUD erläuterte, grundsätzlich würden Instandsetzungen über den Vierjahreskredit geführt, unabhängig von der Höhe der Projektkosten. Instandsetzungen mit einem hohen Neubauanteil, die oft politisch diskutiert würden (Veränderung ja/nein) oder mit anderen Projekten zusammenhängen, würden dem Landrat mit einer separaten Vorlage vorgelegt. Dies gelte auch für Projekte, die spät angemeldet würden, rasch realisiert werden sollen und keinen Platz in der Vierjahresbudgetierung hätten. Die Strasse durch Arisdorf hätte saniert werden müssen. Das Projekt sei aufgrund des Risikos von Einsparungen in Abschnitte unterteilt worden. Im Laufe des Projekts seien neue Bedürfnisse aufgetaucht: z. B. sei über Tempo 30 diskutiert worden. Mit dem heutigen Wissen würde das Projekt anders beurteilt.

Zu Fragen führte die Aussage in der Landratsvorlage, aus Kostengründen sollte auf ästhetische Aspekte verzichtet und nur die aus Sicht Verkehrssicherheit benötigten Querungshilfen realisiert werden. In der Kommission wurde gefragt, wie sich dies für zu Fuss Gehende, Schülerinnen und Schüler auswirken würde, welche unnötigen Elemente bisher realisiert worden seien und worauf verzichtet werden solle. Zu Letzterem führte die Verwaltung aus, die Sensibilität sei grösser geworden. Es soll nicht per se auf ästhetische Aspekte verzichtet werden, beispielsweise innerorts. Es gehe darum, mit weniger Mitteln mehr realisieren zu können und auf Unnötiges zu verzichten. Wo ein Element notwendig sei, werde es weiterhin realisiert. Die Frage sei, was innerorts notwendig sei und worauf ausserorts verzichtet werden könne. Es werde stärker darauf geachtet, dass die Konstruktionen dauerhaft, einfach zu betreiben und unterhaltsarm seien, beispielsweise Buswartehäuschen. Ein Kommissionsmitglied würdigte die Grünflächenpflege positiv und bezeichnete diese als vorbildlich.

Fragen stellten sich zu einzelnen Projekten wie der Instandstellung der Ziefnerstrasse in Lupsingen. Diese erscheine nicht nachvollziehbar, da der Belag noch in einem tadellosen Zustand sei, wurde moniert. Die Verwaltung führte aus, die Gemeinde habe die Hauptwasserleitung ersetzen müssen, weshalb entschieden wurde, auch die Strasse zu sanieren, deren Zustand als «mittel» bewertet worden sei. Die Instandsetzung sei vorgezogen worden; es handle sich um einen Grenzfall. Die Strasse wurde verbreitert und weitere Werkleitungen saniert. Bei einem Teil der Kommission stiess die Sanierung auf Unverständnis, da die letzte Erneuerung erst 2010 erfolgt war. Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob es Projekte gebe, die zeitlich auch nach hinten verschoben würden, was von der Verwaltung bestätigt wurde. Ein Auslöser für Projekte sei hauptsächlich der Strassenzustand, jedoch auch die Notwendigkeit, lärm mindernden Belag einzubauen, weil dies die effizienteste und oft auch verträglichste Möglichkeit darstellt, dem Lärmschutz gerecht zu werden. Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte sei eine Verpflichtung. Es müsse eine Abwägung vorgenommen werden. Bei den lärm mindernden Belägen gebe es nicht nur den mechanischen, sondern auch den akustischen Alterungsprozess, der dazu führen könne, dass noch gut aussehende Beläge ersetzt werden müssten.

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, den Landratsbeschluss wie folgt zu ergänzen:

*Das Tiefbauamt optimiert das Controlling zu den Rahmenausgaben gemäss Ziff. 1 und 2 und informiert die Bau- und Planungskommission spätestens Mitte 2023 über die Zwischenresultate.*

Als Begründung wurde angeführt, die Kredite seien in den vergangenen Jahren nicht ausgeschöpft worden. Aufgezeigt werden sollen die Entwicklung der neuen Kostentreiber und die Wirkungen der Arbeiten auf den Strassenzustandsindikator. Zudem soll die Handhabung der Projekte in den Kreisen aufgezeigt werden. Sollte ein Bedarf für mehr Geld bestehen, weil sich der Zustand trotz des Rahmenkredits nicht verbessert, könnte dies mit den erhobenen fundierten Zahlen begründet werden. Es handle sich um eine grosse Ausgabenbewilligung, wozu es jedoch an Zahlenmaterial mangle. Eine Mehrheit der Kommission argumentierte, der Antrag sei zu unspezifisch und bedeute ein Misstrauen gegenüber der Verwaltung und habe einen grossen administrativen Mehraufwand zur Folge. Es handle sich um eine operative Tätigkeit. Der Mehrwert sei nicht ersichtlich. Werde der nächste Vierjahreskredit vorgelegt, erfolge ein Rückblick, und es bestünden Steuerungsmöglichkeiten. Dagegen wurde ins Feld geführt, dass die Verwaltung die Kostenkontrolle ohnehin führen müsse. Die Kommission lehnte den Antrag mit 3:9 Stimmen bei einer Enthaltung ab.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

24.08.2021 / ps

#### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident

#### **Beilage**

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

## **Landratsbeschluss**

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

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

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.

Liestal, **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: