

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2021/191 von Klaus Kirchmayr: «Dauer von Infrastruktur-Projekten»

2021/191

vom 22. Juni 2021

1. Text der Interpellation

Am 25. März 2021 reichte Klaus Kirchmayr die Interpellation 2021/191 «Dauer von Infrastruktur-Projekten» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Die Realisierung von Infrastruktur-Projekten dauert selbst im besten Fall mehrere Jahre, bei grösseren Projekten kann es sogar mehr als 10 Jahre dauern bis ein Entscheid für eine neue Infrastruktur in ein konkretes Projekt umgesetzt wurde.

Diese langen Projektdauern bergen für den Kanton grosse Risiken, da wichtige Entwicklungen bei der Infrastruktur-Planung zu spät oder falsch berücksichtigt werden und die Gefahr von Fehlinvestitionen gross ist. Dies ist im Tiefbau zudem wesentlich grösser als im Hochbau, da deren Konsequenzen deutlich breiter spürbar sind und in der Regel länger dauernde Auswirkungen haben:

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Wie lange dauerte die Realisierung der in den Jahren 2018 - 2020 in Betrieb genommenen Infrastrukturprojekte, welche mehr als CHF 10 Mio. an totalen Baukosten verursachten? Dabei bitte ich um die Darstellung der wichtigsten Projektphasen all dieser Projekte beginnend von den ersten Studien über die Projektierung, Planung und Realisierung.*
- 2. Wie viele und welche laufende Projekte mit einer erwarteten End-Investitionssumme von mehr als CHF 10 Mio. befanden sich im Jahr 2020 in den verschiedenen Projektphasen (Studie, Vorprojekt, Projekt, Planung, Realisierung)?*
- 3. Wie viele der unter 2 in Arbeit befindlichen Projekte haben eine Abhängigkeit von Bundesgeldern (Aggloprogramm, BIV, etc.)?*
- 4. Welche grundsätzlichen Möglichkeiten zur Beschleunigung der Umsetzung von Infrastrukturprojekten gibt es aus Sicht der Regierung in den verschiedenen Phasen der Umsetzung von Infrastruktur-Projekten?*

2. Einleitende Bemerkungen

Die Komplexität der kantonalen Infrastruktur-Projekte nimmt ständig zu. Die Vernetzung von technischen, ökonomischen, ökologischen, sozialen und verkehrsplanerischen Fragen erhält eine immer grössere Bedeutung. Um wirtschaftlich und baufachlich einwandfreie Bauwerke zu gewährleisten, sind neben den fachlichen und rechtlichen Angelegenheiten auch die Interessen und das Zusammenwirken viele Beteiligten zu berücksichtigen. Die Nutzung und der Betrieb eines

Bauwerks sind bestimmende Parameter für die Projektierung. Bevor mit der eigentlichen Projektierung begonnen werden kann, sind Bedarfsanalysen, Machbarkeitsabklärungen und verschiedene Nachweise notwendig.

Die rechtlichen Grundlagen bilden das Bau- und Raumplanungsgesetz sowie das Strassengesetz. In diesen sind die erforderlichen Planungsschritte und notwendigen Entscheidungen abgebildet. Prozessmässig orientiert sich der Kanton an den Planungsphasen der SIA Norm 112, mit den Grundsätzen «vom Groben ins Detail und dem «Denken in Varianten».

Mit den beschriebenen und gesetzlichen Randbedingungen hinsichtlich Finanzierung und Genehmigung ist der Ablauf von Projekten vorgegeben. Um der Komplexität bei grösseren und Gross-Projekten gerecht zu werden, sind die vorgesehene Planungsschritte zwingend einzuhalten.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie lange dauerte die Realisierung der in den Jahren 2018 - 2020 in Betrieb genommenen Infrastrukturprojekte, welche mehr als CHF 10 Mio. an totalen Baukosten verursachten? Dabei bitte ich um die Darstellung der wichtigsten Projektphasen all dieser Projekte beginnend von den ersten Studien über die Projektierung, Planung und Realisierung.*

Im Zeitraum von 2018 bis 2020 wurde als einziges kantonales Infrastrukturprojekt mit einer Gesamtsumme grösser als 10 Millionen Franken das Projekt des Zubringer Pfeffingerring in Aesch im Jahr 2019 in Betrieb genommen.

Ablauf des Projektes «Zubringer Pfeffingerring»:

2011 und 2013	Variantenstudium
11.02.2013	Variantenentscheid
2013 und 2014	Erarbeitung Vorprojekt
04.09.2014	Landratsbeschluss (Nr. 2014-166) Projektgenehmigung, Projektierungs- und Baukredit
2014 bis 2016	Erarbeitung Bauprojekt
08.02.2016	öffentliche Planaufgabe
14.03.2016	Beschluss Rechtskraft
13.12.2016	Zuschlagsentscheid Bauunternehmen
2017	Beschwerdeverfahren gegen Vergabeentscheid
20.11.2017	Baubeginn

2. *Wie viele und welche laufende Projekte mit einer erwarteten End-Investitionssumme von mehr als CHF 10 Mio. befanden sich im Jahr 2020 in den verschiedenen Projektphasen (Studie, Vorprojekt, Projekt, Planung, Realisierung)?*

In der folgenden Tabelle sind die zurzeit laufenden kantonalen Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einer Gesamtkostenschätzung der Einzelprojekte von grösser als 10 Millionen Franken aufgelistet. Die Spalte Agglomerationsprogramm verweist auf die Einreichung in der sogenannten A-Liste. Dies bedeutet Mitfinanzierung und Baustart in dieser Generation. Ein «nein» bedeutet keine oder spätere Einreichung im Agglomerationsprogramm.

Es gibt diverse sistierte Projekte, welche gegenwärtig nicht weiterbearbeitet werden. Dazu gehört beispielsweise die Spange Oberwilerstrasse in Allschwil oder das Tram Dreispitz. Diese sind in der Tabelle nicht aufgeführt, weil es keine laufenden Projekte sind. Für diese Vorhaben wird

gegenwärtig vor allem die Raumsicherung vorgenommen, so dass sie – im Falle der Weiterverfolgung zu einem späteren Zeitpunkt – weiterhin realisierbar bleiben.

Projekte, für die Vorstudien vorgenommen werden, die aber durch den Bund realisiert werden sollen wie z.B. die Tramverlängerung Aesch Dorf – Aesch Bahnhof (= als übergeordnete Massnahmen im Agglomerationsprogramm aufgeführt), werden in der nachfolgenden Liste nicht aufgeführt.

Projekt	Projektstand 2020	Gesamtkosten-schätzungen CHF	Agglomerations-programm
Allschwil, Umgestaltung Baslerstrasse 1. Etappe	Realisierung	46 Mio.	1. Generation
Salina Raurica, Verlegung HVS 3/7 + Umgestaltung Rheinstrasse	Realisierung	71 Mio.	2. Generation
A18, Aesch, Vollanschluss Aesch	Realisierung	52 Mio.	3. Generation
Reigoldswil; Erneuerung Kantonsstrasse Unterbiel + Gewässerkorrektur Hintere Frenke	Realisierung	21 Mio. (Strasse 13 Mio.)	nein
Binningen, BLT Linie 10/17 Doppelspurausbau Spiesshöfli	Bauprojekt	36.63 Mio.	2. Generation
Liestal, Umgestaltung Rosenstrasse, Kasernentrasse, Kasinostrasse	Vorstudie	25 Mio.	2. Generation
Muttenz/Pratteln, Sanierung Rheinfelder- / Rheinstrasse	Vorstudie	45 Mio.	2. Generation
Aesch, Zubringer Dornach an A18 (ff. Solothurn)	Vorstudie (Vorprojekt)	30 Mio.	3. Generation
Allschwil, Zubringer Bachgraben	Vorprojekt	370 bis 420 Mio.	4. Generation angemeldet
Allschwil, Tramverlängerung Letten	Vorprojekt	75 Mio.	4. Generation angemeldet
Allschwil, Velovorzugsroute Bachgraben (Teil BL)	Vorstudie	12 Mio.	4. Generation angemeldet
Arlesheim / Münchenstein; Neue KS Talstrasse	Vorprojekt	20 Mio.	4. Generation angemeldet
Birsfelden, Umgestaltung Haupt- und Rheinfelderstrasse	Bauprojekt	40 Mio.	4. Generation angemeldet
Bottmingen, ÖV-Drehscheibe (inkl. Wendeschlaufe)	Vorstudie	20 Mio.	4. Generation angemeldet

Laufen, Neue Birsbrücke Süd	Vorstudie	16 Mio.	4. Generation angemeldet
Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	Vorstudie	15 Mio.	4. Generation angemeldet
Salina Raurica, Tramverlängerung L14	Vorprojekt	170 Mio.	4. Generation angemeldet
Velovorzugsrouten Birsstadt West & Ost (Teil BL)	Vorstudie	35 Mio.	4. Generation angemeldet
Allschwil, Basel, Tram Bachgraben (ff. Basel-Stadt)	Vorstudie	120 Mio.	nein
Augst, Umfahrung	Vorstudie	100 Mio.	nein
Frenkendorf, Füllinsdorf, Umgestaltung Rheinstrasse	Bauprojekt	48 Mio.	nein
Laufen Zentrumsentlastung	Vorstudie	50 Mio.	nein
Muttenz, Tram Polyfeld	Vorstudie	130 Mio.	nein
Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West/Ost)	Vorstudie	50 Mio.	nein

3. *Wie viele der unter 2 in Arbeit befindlichen Projekte haben eine Abhängigkeit von Bundesgeldern (Aggloprogramm, BIV, etc.)?*

Siehe Tabelle in der Antwort zu Punkt 2

4. *Welche grundsätzlichen Möglichkeiten zur Beschleunigung der Umsetzung von Infrastrukturprojekten gibt es aus Sicht der Regierung in den verschiedenen Phasen der Umsetzung von Infrastruktur-Projekten?*

Unter Beachtung der gegenwärtigen Zuständigkeiten und Gesetzeslage (Mechanismen Finanzierung und Bewilligung) ist eine Beschleunigung der Projekte nicht möglich. Der jeweilige Projektfortschritt hängt jeweils sehr stark von der Akzeptanz bzw. Unterstützung der Projekte in der Politik und Bevölkerung ab; diese Akzeptanz hat einen sehr grossen Einfluss, wie einfach und rasch die Finanzierung eines Projektes sichergestellt werden kann bzw. welche Schwierigkeiten und Widerstände im Bewilligungsprozess zu bewältigen sind. Die gesellschaftlichen Meinungsbildungs-Prozesse erfordern in der Regel mehr Zeit als die technische Bearbeitung und sind häufig der Taktgeber.

Weiter wird auf diese Fragestellung hier bewusst nicht eingegangen; sie wird im Rahmen des Postulates 2020/628; Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastruktur- und Raumplanungsprojekte von Franz Meyer bearbeitet werden. Die Regierung ist bereit, das Postulat entgegen zu nehmen; es ist aber noch hängig im Landrat.

Liestal, 22. Juni 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich