



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Beantwortung der schriftlichen Anfrage [2010/334](#) von Landrätin Christa Oestreicher betreffend: Wie werden im Kt. BL die Prioritäten im Strassenbau gesetzt?**

Datum: 14. Dezember 2010

Nummer: 2010-334

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](#)



2010/334

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der schriftlichen Anfrage [2010/334](#) von Landrätin Christa Oestreicher

betreffend: **Wie werden im Kt. BL die Prioritäten im Strassenbau gesetzt?**

vom 14. Dezember 2010

Am 23. September 2010 reichte Landrätin Christa Oestreicher die obengenannte schriftliche Anfrage 2010/334 ein. Die schriftliche Anfrage "Wie werden im Kanton BL die Prioritäten im Strassenbau gesetzt?" lautet wie folgt:

1. *Nach welchen Kriterien werden die auszuführenden Arbeiten im Tief- und Strassenbau auf deren dringende Notwendigkeit überprüft, bevor sie in Angriff genommen werden?*
2. *Wenn der Regierungsrat der Meinung ist, dass Investitionen im Strassenbau mit dem grösstmöglichen Nutzen und dem grösstmöglichen Gegenwert für die Bevölkerung Priorität haben soll, warum werden dann aus Sicht vieler Bürgerinnen und Bürger sowie von Gemeindebehörden nicht dringende oder zwingend notwendige Baustellen geschaffen?*
3. *Wenn es so etwas wie eine Prioritätenliste gibt, wie wird diese aktualisiert und angepasst und von wem?*
4. *Gibt es Einfluss- bzw. Mitwirkungsmöglichkeiten für Gemeinden auf ihrem Gemeindegebiet bei kantonalen Bauvorhaben? Wenn ja, welche?*

Begründung:

Seit den Sommerferien wurde und wird weiterhin im ganzen Kanton an unzähligen Strassen (um)gebaut was das Zeug hält. Für Autofahrer, ÖV Benutzer und Steuerzahler sind diese Baustellen nicht nur lästig, sondern sorgen für Kopfschütteln und werfen Fragen auf betr. Notwendigkeit der getroffenen Massnahmen und den Kosten.

Beispiele: Verbindungsstrasse Aesch-Ettingen neue Randsteine und Strassenbelag auf bestehende gut erhaltene Betonfahrbahn, Luxusvarianten von Bushaltestellen (neue Linie mit fraglichem Kostendeckungsgrad), flächendeckend Lämpfli am Fahrstreifenrand in Tunnels etc. etc.

*In Aesch brauchen wir **dringend den Durchstich** unter der Tramlinie durch ins Gewerbegebiet Aesch Nord. Die momentanen und künftigen Bautätigkeiten auf der westlichen Seite der Tramlinie (Neubau Miba, Landi Reba etc.) führen neben den bereits bestehenden grossen Verkehrsaufkommen zu Verkehrsüberlastungen an der Ampel Arlesheimerstrasse und zu Rückstaus in Richtung Reinach und auf der H18 sowie dem Pfefferring. Vor diesem Hintergrund ist es für die Einwohnerinnen und Einwohner von Aesch und Umgebung nicht nachvollziehbar, dass der Durchstich noch lange auf sich warten lässt und der Steuerbatzen in weit weniger dringende Vorhaben „gesteckt“ wird.*

PS. Ähnliche Beispiele im Kanton gibt es genügend – Begehrlichkeit natürlich auch.

I. Antworten des Regierungsrates

Allgemeines

Das Kantonsstrassennetz hat eine Länge von 450 km und beinhaltet einen Wiederbeschaffungswert von rund 2.6 Milliarden Franken. Es ist Aufgabe des Tiefbauamtes mit gezielten und kontinuierlichen Massnahmen den Werterhalt und damit die Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit der Infrastruktur sicherzustellen. Ein aufgeschobener Werterhalt ist keine Ersparnis, sondern teuer und geht zu Lasten der nächsten Generation.

Strassenbeläge haben je nach Beanspruchung eine Lebensdauer von 25 bis 30 Jahren. Der Erneuerungsbedarf an unseren Strassen ist gross. Erhebungen haben gezeigt, dass über 70% unserer Strassen älter als 30 Jahre sind. Der Zeitpunkt der Instandsetzung erfolgt, wenn immer möglich, bevor grosse Schäden (Schlaglöcher, Schädigung der Foundationsschicht etc.) entstanden sind und teure Gesamterneuerungen nach sich ziehen.

Basis für die Erhaltungsplanung ist die periodische Zustandserfassung der Strassen und Brücken und der Handlungsbedarf im Bereich der Verkehrssicherheit. Nicht minder wichtig bei der Planung ist der Einbezug des Ausbaus- und Erneuerungsbedarfes der Leitungssysteme Dritter für Wasser und Abwasser, Energieversorgung mit Gas und Elektrizität aber auch jener für die Kommunikationsunternehmungen. Die Ergebnisse der Erhaltungsplanung werden in die Mehrjahresplanung der Investitionen aufgenommen.

Mit der Erneuerung werden die Anlagen auch neuen gesetzlichen Vorgaben (z.B. BehiG bei Bushaltestellen) oder neuen Normen und Richtlinien angepasst. Nach den verheerenden Bränden in den Tunneln Montblanc, Tauern und Gotthard wurden europaweit die Vorschriften für die Tunnelausrüstung überarbeitet und verschärft. So wurden neu beispielsweise sogenannte optische Leiteinrichtungen, in der Anfrage als „flächendeckende Lämpfli am Fahrbahnrand in Tunnels“ bezeichnet, vorgeschrieben.

Unter Einbezug der Gemeinden und der öffentlichen Werke sowie unter Beachtung der verkehrlichen Begebenheiten und Randbedingungen werden die Baumassnahmen geplant und umgesetzt. Dass es im Zuge dieser Baustellen zu Einschränkungen kommt, liegt in unserem dicht genutzten Raum auf der Hand oder anders gesagt, man kann den Bären nicht waschen, ohne dass sein Fell nass wird.

Zu den einzelnen Fragen

Frage 1: Nach welchen Kriterien werden die auszuführenden Arbeiten im Tief- und Strassenbau auf deren dringende Notwendigkeit überprüft, bevor sie in Angriff genommen werden?

Basis für die Erhaltungsplanung und Dringlichkeitsreihung sind die periodischen Zustandserfassungen von Fahrbahnen und Kunstbauten, der Handlungsbedarf bezüglich der Verkehrssicherheit aber auch der Ausbau und Erhaltungsbedarf der öffentlichen Werke und jener der Gemeinden.

Frage 2: Wenn der Regierungsrat der Meinung ist, dass Investitionen im Strassenbau mit dem grösstmöglichen Nutzen und dem grösstmöglichen Gegenwert für die Bevölkerung Pri-

orität haben soll, warum werden dann aus Sicht vieler Bürgerinnen und Bürger sowie von Gemeindebehörden nicht dringende oder zwingend notwendige Baustellen geschaffen?

Das Kantonsstrassennetz hat eine Länge von 450 km und beinhaltet einen Wiederbeschaffungswert von rund 2.6 Milliarden Franken. Es ist Aufgabe der Regierung mit gezielten und kontinuierlichen Massnahmen den Werterhalt und damit die Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit der Infrastruktur sicherzustellen. Ein aufgeschobener Werterhalt ist keine Ersparnis, sondern ist teuer und geht zu Lasten der nächsten Generation. Die kontinuierliche Überwachung und Instandhaltung der Infrastruktur ist gerade für einen öffentlichen Werkeigentümer auch aus rechtlicher Sicht ein Muss. Demgegenüber haben für Aussenstehende und Laien die Neubauten Priorität. Das heisst auch, dass vielfach die Instandsetzungsarbeiten als verfrüht erscheinen.

Die Gemeinden und die öffentlichen Werke werden in die Planung und Umsetzung dieser Baumassnahmen einbezogen, sie sind also bestens orientiert.

Frage 3: Wenn es so etwas wie eine Prioritätenliste gibt, wie wird diese aktualisiert und angepasst und von wem?

Die übergeordnete Priorisierung der Projekte erfolgt mit dem Investitionsprogramm 2010 – 2020 der Regierung. Mit Bezug auf die finanzielle Situation gilt für die Dringlichkeitsreihung: Erste Priorität hat der Werterhalt gefolgt von Ausbau und Erneuerung. Dritte Priorität hat der Neubau.

Frage 4: Gibt es Einfluss- bzw. Mitwirkungsmöglichkeiten für Gemeinden auf ihrem Gemeindegebiet bei kantonalen Bauvorhaben? Wenn ja, welche?

Ja. Gefässe der Mitwirkung sind Projektvorlagen an den Landrat, Stellungnahmen zu Vernehmlassungen, Kontaktgespräche mit der Bau- und Umweltschutzdirektion oder Fachkontakte mit dem Tiefbauamt im Rahmen des Courant normal.

Liestal, 14. Dezember 2010

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Krähenbühl

der Landschreiber:

Mundschin