

REGIERUNGSRAT

8. November 2017

17.197

Interpellation Harry Lütolf, CVP, Wohlen, vom 29. August 2017 betreffend Einbezug der Bedürfnisse, Planungen und Beschlüsse der Gemeinden bei Innerortsstrecken von Kantonsstrassen; Beantwortung

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt hat den konkreten Auftrag im Aufgabenbereich (AB) 640: *"Sicherstellen der Mobilität durch einen ökonomisch und ökologisch ausgewogenen Bau, Betrieb und Substanzwerterhalt einer der Allgemeinheit dienenden und sicheren Verkehrsinfrastruktur"*. Zu diesem Zweck betreibt die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ein flächendeckendes Erhaltungsmanagement, welches sich primär auf den Strassenzustand und die Lebensdauer der Infrastruktur abstützt. Dadurch wird sichergestellt, dass Sanierungs- und Ausbaumassnahmen zum optimalen Zeitpunkt aus der Sicht der wirtschaftlichen Lebensdauer der Anlagen vorgenommen werden können. Bei solchen Projekten werden immer gleichzeitig die notwendigen Sanierungen zusammen mit Ausbau- und Gestaltungsmaßnahmen umgesetzt. Dabei werden die Bedürfnisse der Gemeinden für Sanierung der Werkleitungen und anderen Anpassungen immer berücksichtigt. Der optimale Realisierungszeitpunkt wird durch das Erhaltungsmanagement bestimmt.

Die mittlere Lebensdauer eines Belags ist rund 30 Jahre. Gegenwärtig umfasst das Portfolio der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt rund 800 Projekte verteilt auf das ganze Netz von rund 1'200 km Kantonsstrassen und alle 213 Gemeinden des Kantons.

Zur Frage 1

"Begrüssst es der Regierungsrat, wenn eine kantonale Amtsstelle bei Innerortsstrecken von Kantonsstrassen plant und bauen lässt (oder eben nicht), ohne die erklärten Bedürfnisse, Planungen und Beschlüsse einer Gemeinde zu berücksichtigen?"

Die Federführung bei Kantonsstrassenprojekten liegt bei der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt. Gemäss Leistungsauftrag ist sie für einen "nach ökonomischen und ökologischen Aspekten ausgewogenen Bau, Betrieb und Unterhalt des Kantonsstrassennetzes" zuständig. Selbstverständlich werden die Bedürfnisse von Gemeinden und Anstössern bei der Planung der Projekte so weit wie möglich mitberücksichtigt. Die finanzielle Planung der Kantonsstrassenprojekte

erfolgt dabei in Absprache zwischen der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt und den betroffenen Gemeinden.

Die vom Interpellanten gestellte Suggestivfrage kann mit einem klaren Nein beantwortet werden. Bei der Gestaltung gilt es jedoch auch zu berücksichtigen, dass gewisse einheitliche Standards umzusetzen sind. Für die verkehrs- und sicherheitstechnische Gestaltung sowie zur Umsetzung des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) sind die einschlägigen nationalen und internationalen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) einzuhalten. In diesen Bereichen besteht bezüglich der Gestaltung wenig Spielraum.

Zur Frage 2

"In § 20 Absatz 1 des Dekrets über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret, SAR 751.120) ist der Unterhaltsbegriff definiert. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass es sich beim erwähnten Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Wohler Zentralstrasse demnach nicht um ein Unterhalts-, sondern um ein Bauprojekt handelt?"

Bei einem Betriebs- und Gestaltungskonzept handelt es sich per Definition weder um ein Unterhalts- noch um ein Bauprojekt. Das Konzept ist vielmehr eine Grundlage für ein späteres Unterhalts- oder Bauprojekt. In der Praxis beinhalten heutige Innerortsprojekte immer sowohl einen Unterhalts- als auch einen Ausbauanteil. Reine Unterhaltsprojekte, die keinerlei Anpassungen an der bestehenden Infrastruktur beinhalten, sind die absolute Ausnahme.

Zur Frage 3

"§ 9 des Kantonsstrassendekrets steht unter dem Titel "Bau". In dessen Absatz 2 ist festgehalten, dass der Regierungsrat ermächtigt ist, den Ausbau von in den Strassenbauprogrammen nicht enthaltenen Innerortsstrecken zu beschliessen, sofern es die Gemeinde verlangt und ihren Kostenanteil übernimmt. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass gestützt auf diese Bestimmung die ATB des kantonalen Departements Bau, Verkehr und Umwelt eigentlich verpflichtet wäre, das erwähnte Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Wohler Zentralstrasse sofort umzusetzen, zumal ein diesbezüglicher Beschluss des Wohler Einwohnerrats vorliegt und der Kostenanteil der Gemeinde bereits im kommunalen Finanzplan eingestellt ist?"

Die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt hat in den vergangenen Jahren eine systematische Zustandserfassung des gesamten Kantonsstrassennetzes nach einem einheitlichen System und eine darauf basierende langfristige Erhaltungsplanung des Kantonsstrassennetzes eingeführt. Aufgrund der limitierten Ressourcen werden Projekte im Bereich der Kantonsstrassen nach Zustandsklassen priorisiert und umgesetzt.

Der Regierungsrat befürwortet im Bereich der Kantonsstrassen eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete langfristige Planung. Dies wird mit der eingeführten Erhaltungsplanung sichergestellt. Projekte vorzuziehen, bei denen nachweislich ein guter Zustand des Strassenabschnitts vorliegt und stattdessen Projekte zurückzustellen, die aufgrund ihrer Zustandsklasse heute einen überdurchschnittlichen Erhaltungsaufwand erfordern, ist nicht zielführend.

Wie im Auftrag festgehalten, müssen Bauten ökonomisch wie ökologisch ausgewogen gestaltet und umgesetzt werden. Eine vorzeitige Sanierung einer sich noch in gutem Zustand befindenden Strasse bedeutet eine Wertvernichtung.

Eine Gemeinde kann den Kanton nicht verpflichten, eine Massnahme vorzuziehen oder anders zu priorisieren. Ist eine Sanierung oder eine Anpassung aus Sicht der Gemeinde zwingend notwendig, müsste sie beim Kanton vorstellig werden und den Kostenteiler unter Einbezug der Wertverminderung verhandeln (siehe auch Antwort zur Frage 5).

Zur Frage 4

"Sieht der Regierungsrat bezüglich Innerortsstrecken von Kantonsstrassen gesetzgeberischen Handlungsbedarf, damit entsprechenden Bedürfnissen, Planungen und Beschlüssen der Gemeinden vermehrt Rechnung getragen werden kann bzw. werden muss; auch zur Stärkung der Gemeindeautonomie?"

Kantonsstrassen liegen, auch im Innerort, im Verantwortungsbereich des Kantons. Die Gemeinden leisten einen Kostenbeitrag, sowohl an Unterhaltsmassnahmen als auch an Ausbauprojekten. Die Kostenbeteiligungen sind im Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) geregelt. Wie bereits in der Antwort zur Frage 1 bemerkt, werden Kantonsstrassenprojekte bereits heute in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden geplant und umgesetzt. Die zeitliche Umsetzung der Projekte wird an Hand der Zustandsklassen geplant. Dies sichert einen optimalen Umgang mit den vorhandenen Ressourcen.

Zwecks Optimierung der finanziellen Planungen der Gemeinden hat die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt in den letzten Jahren eine Optimierung der Zusammenarbeit angestrebt. Künftig erhalten Gemeinden jährlich eine detaillierte Liste aller auf ihrem Gemeindegebiet geplanten Unterhaltsmassnahmen und Ausbauprojekte. Auch diese Planung richtet sich primär nach den Zustandsklassen der Kantonsstrassen. Es liegt im Interesse der Gemeinden, die langfristige Finanzplanung mit der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt abzusprechen und die Finanzen entsprechend einzuplanen. Zudem soll die frühzeitige inhaltliche Abstimmung der Projekte, welche bereits heute erfolgt, noch verbessert werden.

Zur Frage 5

"Falls der Regierungsrat die Ansicht in Frage 3 nicht teilen und keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf (Frage 4) sehen würde: Wie müsste eine Gemeinde idealerweise vorgehen, wenn sie eine Innerortsstrecke einer Kantonsstrasse auf ihrem Gemeindegebiet baldmöglichst saniert, aufgewertet oder ausgebaut haben möchte, der Kanton bzw. die zuständige kantonale Amtsstelle diesem Anliegen aber eine geringe bzw. keine Priorität beimisst?"

Grundsätzlich bedeutet eine vorzeitige Sanierung beziehungsweise die Umsetzung eines Aufwertungsprojekts einer sich noch in einem guten Zustand befindlichen Infrastruktur eine Vernichtung von Anlagevermögen in Bezug auf die Restlebensdauer, sofern keine übergeordneten Rahmenbedingungen, wie beispielsweise die Sanierung eines Unfallschwerpunkts, ein anderes Vorgehen aufdrängen. Insbesondere beim Vorliegen von beschränkten finanziellen Ressourcen ist die Berücksichtigung der Zustandsklassen zwingend. In Wohlen zeigt die aktuelle Übersicht, dass mehrere Kantonsstrassen einen klar schlechteren Zustand als die Zentralstrasse aufweisen und damit eine wesentlich höhere Priorität zur Sanierung haben. Insbesondere die vom Interpellanten angesprochene Nutzenbachstrasse ist seit Jahren als sanierungsbedürftig bekannt. Zudem liegt ein Vertrag zwischen Gemeinde und Kanton vor, welcher die Sanierung dieser Strasse im Rahmen der seinerzeitigen Übernahme der Nutzenbachstrasse ins Kantonsstrassennetz regelt. Der Regierungsrat sieht derzeit keine Veranlassung, die geplante Reihenfolge der Projektumsetzungen in Frage zu stellen.

Grundsätzlich wäre bei einer durch die Gemeinde vorgezogenen Projektumsetzung die nicht mehr nutzbare Restlebensdauer finanziell abzugelten. Die Gemeinde müsste folglich eine höhere Kostenbeteiligung bei solchen Projekten übernehmen. Es gilt dabei aber auch zu berücksichtigen, ob dabei andere, vordringlichere Vorhaben nicht negativ beeinflusst würden.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 890.–.

Regierungsrat Aargau