



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

28. August 2018

Nr. 2018-436 R-150-13 Kleine Anfrage Ludwig Loretz, Andermatt, zu Werterhaltung Urner Kantonsstrassen; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 17. Mai 2018 reichte Landrat Ludwig Loretz, Andermatt, eine Kleine Anfrage zur Werterhaltung Urner Kantonsstrassen ein. Darin verweist er auf die Wichtigkeit des Zustands der Kantonsstrassen für einen funktionierenden und leistungsfähigen Strassenverkehr. Die Kantonsstrassen würden als Zubringer zu den Regionen wirtschaftlich und touristisch bedeutende Aufgaben übernehmen. Darum sei die Werterhaltung des Kantonsstrassennetzes von grosser Bedeutung. Ludwig Loretz ersucht den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

II. Vorbemerkung

Der Kanton Uri besitzt ein Kantonsstrassennetz von 153 Kilometern Länge, das er nach Strassengesetz (StrG; RB 50.1111) «im Rahmen der zeitlichen, technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten so zu unterhalten hat, dass eine sichere Benützung gewährleistet ist. Massgebend sind die Zweckbestimmung und die Verkehrsbedeutung der öffentlichen Strasse» (Art. 33 Abs. 1 StrG).

Der Neuwert dieser Strassenanlagen gemäss dem aktuellen Stand der Technik wird aufgrund der teilweise sehr schwierigen Strassenabschnitte auf gegen 1,5 Milliarden Franken geschätzt. Diese Schätzung zeigt, dass eine kontinuierliche, zeitlich- und kostenoptimierte Instandhaltung der Strassenanlagen aus volkswirtschaftlicher Sicht von grosser Bedeutung ist.

Bis ins Jahr 2012 wurden die Unterhaltmassnahmen jährlich mit dem Budget für jeweils ein Jahr in die Investitionsrechnung aufgenommen, was teilweise zu nicht ausgenützten Budgets und damit zu einer suboptimalen Instandhaltung des Strassennetzes führte. Die Budgets konnten nicht ausgeschöpft werden, weil sich die jährlich wiederkehrenden internen Abläufe (Budget und Bewilligungsprozess) und die externen Einflüsse auf die Projekte (Verzögerungen bei Bewilligungsverfahren, Einsprachen bei Vergaben, Witterungseinflüsse usw.) nicht aufeinander abstimmen liessen.

Um die negativen Einflüsse zu dämpfen und den notwendigen Handlungsspielraum innerhalb der Programmperiode zu gewähren, erarbeitete der Regierungsrat ab 2012 ein mehrjähriges Unterhalts-

programm für die Kantonsstrassen und beantragte die notwendigen Mittel in einem Rahmenkredit¹. Mit Inkrafttreten des Strassengesetzes wurde das Unterhaltsprogramm für Kantonsstrassen als Instrument auf Gesetzesstufe verankert (vgl. Art. 37 und 50 StrG).

Das Programm besteht aus einer Liste von Unterhaltsmassnahmen, die in der Programmperiode bearbeitet werden. Die Gesamtsumme der Kosten der in der Liste enthaltenen Massnahmen ist höher als die voraussichtlich gemäss Finanzplanung in dieser Zeitperiode zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Dies gewährleistet, dass genügend Massnahmen respektive Projekte bereit sind, um die externen Einflüsse auf die einzelnen Vorhaben auszugleichen und die Budgetkredite ausschöpfen zu können.

Erste Grundlage für die Aufgabenliste für das Unterhaltsprogramm bildet der bauliche oder verkehrstechnische Zustand der Strassenanlagen. Die einzelnen Anlagen werden im Rahmen des Infrastrukturmanagements regelmässig inspiziert und beurteilt (siehe unten Antwort zu Ziff. 1). Alle Mängel und Schäden werden erfasst und bilden zusammen die Grundlage für den Unterhaltsbedarf. Der Bedarf wurde im Jahr 2012 für die nächsten 20 Jahre auf über 400 Millionen Franken geschätzt².

Die zweite Grundlage bildet die Strategie Strasse und die dazugehörige Prioritätensetzung. Neben der Schwere des Mangels oder Schadens an einer Anlage sind die Anforderungen des betroffenen Strassenabschnitts (Erschliessungsqualität), die Einflüsse geplanter Neu- und Ausbauten oder Vorhaben Dritter, die aktuellen Investitionsprioritäten sowie letztlich die finanziellen Möglichkeiten Kriterien für die Aufnahme einer Massnahme in das Rahmenprogramm.

Das Unterhaltsprogramm richtet sich somit nach dem aktuellen Sanierungsbedarf priorisiert mittels dem Steuerungs- und Planungssystem Strategie Strasse.

Die Erhebungen zeigen, dass die eingesetzten finanziellen Mittel trotz den Optimierungen in den Prozessabläufen nicht ausreichen, um die Substanz der Kantonsstrassen langfristig zu erhalten. Gegenwärtig ist der Regierungsrat deshalb daran, eine neue Strategie Strasse zu erarbeiten (Umsetzung ab 2019). Ziel ist es, den Einsatz der Unterhaltsmittel zu optimieren. Dies wird erreicht mit einer neuen Festlegung der Erschliessungsqualitäten der Kantonsstrassen (tiefere Qualitätsansprüche an den Ausbaustandard). Zudem werden die Anforderungen an die Zustandsklassen der Kantonsstrassen reduziert (niedrigere Qualität des Strassenzustands).

III. Antwort des Regierungsrats

¹ Artikel 39 Absatz 4 Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri (FHV; RB 3.2111), Verpflichtungskredit für mehrere in einem Programm zusammengefasste Einzelvorhaben

² vgl. Ziffer 3 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen vom 17. April 2012

1. *Reichen die derzeitig vom Kanton eingesetzten finanziellen Mittel aus um in zeitlich sinnvollen Intervallen regelmässig und systematisch den Zustand der Kantonsstrassen zu erfassen?*

Ja, mit den vorhandenen Mitteln lässt sich der Zustand des 153 Kilometer umfassenden Netzes regelmässig und umfassend erheben. Seit 2009 erfolgt eine normgerechte Zustandserfassung der Strasseninfrastruktur der Kantonsstrassen mit einem vordefinierten und strukturierten Ablauf. In der jährlichen Hauptinspektion wird jeweils ein Fünftel der Kantonsstrassen (zirka 30 Kilometer) turnusmässig detailliert inspiziert. Die Zustandserfassung erfolgt nach Vorgaben der schweizerischen Normen. Jeder Strassenabschnitt wird also im Fünfjahresturnus detailliert inspiziert.

2. *Wie präsentiert sich gemäss einer aktuellen Bestandesaufnahme der Zustand der Kantonsstrassen?*

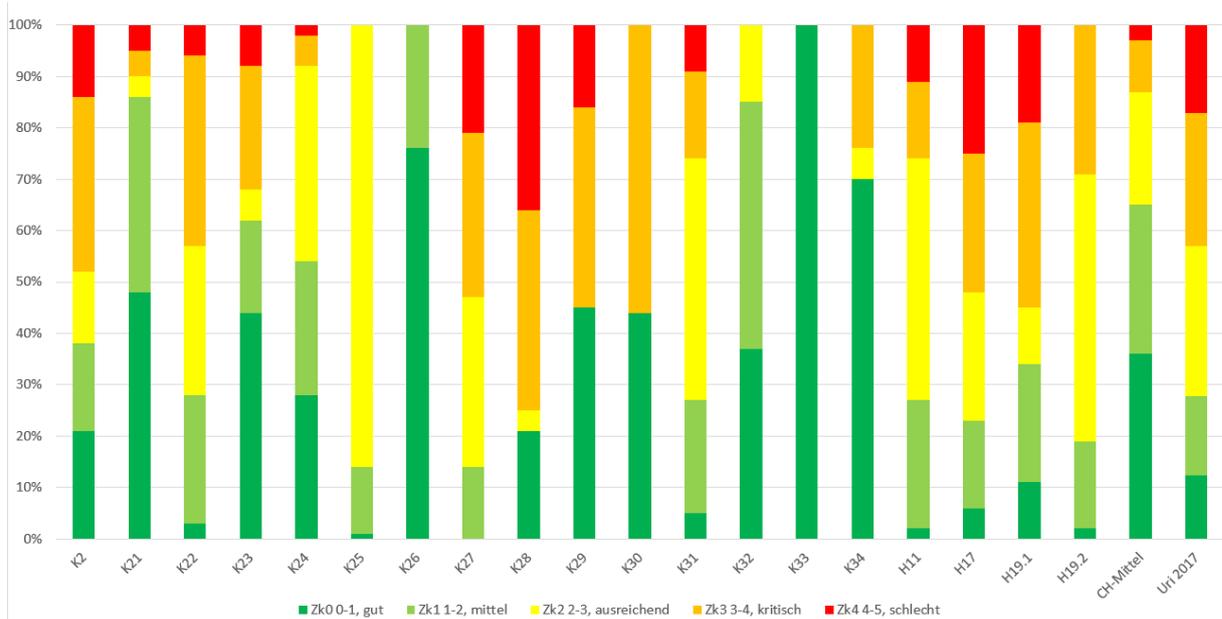
Dank den Grundlagen aus den Hauptinspektionen ist der Strassenzustand sehr gut bekannt. Jede Strasse in Uri verfügt über Abschnitte in gutem und in weniger gutem Zustand. Aus der detaillierten Erfassung der Strassenoberfläche (Tabelle 1), welche sich zu mehreren Kriterien äussert (Oberflächenglätte, Belagsschäden, Belagsverformungen, strukturelle Schäden und Flicke), wird eine Zustandsklasse ermittelt. Die Zustandsklassen sind folgendermassen gegliedert: 0-1 gut, 1-2 mittel, 2-3 ausreichend, 3-4 kritisch, 4-5 schlecht.

Strasse	Zk0 0-1, gut	Zk1 1-2, mittel	Zk2 2-3, ausreichend	Zk3 3-4, kritisch	Zk4 4-5, schlecht
K2 - Gotthardstrasse	21%	17%	14%	34%	14%
K21 - Seelisbergstrasse	48%	38%	4%	5%	5%
K22 - Bauerstrasse	3%	25%	29%	37%	6%
K23 - Isenthalerstrasse	44%	18%	6%	24%	8%
K24 - Rynächtstrasse	28%	26%	38%	6%	2%
K25 - Bahnhofstrasse Altdorf	1%	13%	86%	0%	0%
K26 - Attinghauerstrasse	76%	24%	0%	0%	0%
K27 - Bristenstrasse	0%	14%	33%	32%	21%
K28 - Gurtellerbergstrasse	21%	0%	4%	39%	36%
K29 - Andermatt innerorts	45%	0%	0%	39%	16%
K30 - Hospental innerorts	44%	0%	0%	56%	0%
K31 - Göschenen innerorts	5%	22%	47%	17%	9%
K32 - Flüelerstrasse innerorts	37%	48%	15%	0%	0%
K33 - Spitalstrasse	100%	0%	0%	0%	0%
K34 - Industriestrasse	70%	0%	6%	24%	0%
H11 - Sustenstrasse	2%	25%	47%	15%	11%
H17 - Klausenstrasse	6%	17%	25%	27%	25%
H19.1 - Furkastrasse	11%	23%	11%	36%	19%
H19.2 - Oberalpstrasse	2%	17%	52%	29%	0%

Tabelle 1: Bestandesaufnahme Oberflächenzustand gemäss Inspektionszyklus 2013 bis 2017; aufgezeigt wird der prozentuale Anteil der Zustandsklassen. K-Strassen sind Kantonsstrassen, H-Strassen sind zudem schweizerische Hauptstrassen.

Auf einem Strassenabschnitt sind lediglich die schlechten Abschnitte störend oder gar mit einem gewissen Risiko behaftet. Deshalb ist es von Interesse, den Anteil an schlechten Abschnitten auf einer Strasse zu kennen. Die oben aufgeführten Prozentwerte können grafisch wie folgt dargestellt wer-

den:



Grafik 1: Oberflächenzustand, prozentualer Anteil der Zustandsklassen der Urner Kantonsstrassen, inklusive Schweizer Mittelwert und Durchschnitt Kanton Uri.

Aus der Grafik 1 ist ersichtlich, dass zurzeit die K28 Gurtellerbergstrasse mit 36 Prozent den grössten Anteil an Zustandsklasse 4-5 aufweist. Anzumerken ist, dass seit zwei Jahren aktiv an der Sanierung der Gurtellerbergstrasse gearbeitet wird.

3. Wie hat sich der Zustandsindex der Kantonsstrassen über die letzten Jahre entwickelt?

Der Zustand von Strassen und Kunstbauten hat sich in den letzten Jahren verschlechtert. Die baulichen Unterhaltsarbeiten zur Erhaltung der Fahrbahnoberfläche fallen seit 2008 mit knapp 2 bis 3 km/Jahr (Soll 4 bis 6 km/Jahr) so tief aus, dass für die Erneuerung des gesamten Kantonsstrassennetzes 50 bis 70 Jahre benötigt würde. Die Lebensdauer eines Deckbelags kann im Kanton Uri jedoch nur 25 bis 40 Jahre erreichen. Daraus folgt eine laufende Verschlechterung des Strassenzustands. Bei der Fahrbahnoberfläche kann die Zustandsverschlechterung mitverfolgt werden. Die Strassen büssen von Jahr zu Jahr an Fahrkomfort ein. Es dauert jedoch sehr lange, bis eine Strasse unbrauchbar wird und den Verkehrsteilnehmenden nicht mehr zugemutet werden kann. Anders verhalten sich die Kunstbauten, wie Brücken und Stützmauern. Diese können bei mangelndem Unterhalt plötzlich versagen. Auf sie wird entsprechend ein besonderes Augenmerk gerichtet. So wird etwa die Sanierung der Bristenstrasse (zirka 13 Millionen Franken) in den kommenden Jahren favorisiert angegangen.

4. Wie viel Geld setzt der Kanton pro Jahr für den Werterhalt der Kantonsstrassen ein (% des Wiederbeschaffungswerts, Fr. pro km)?

Der Landrat entscheidet alle vier Jahre über das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen, das rund 36 Millionen Franken umfasst. Die beiden letzten Unterhaltsprogramme (UHP) 2012 bis 2015 und 2016 bis 2019 enthielten Finanzmittel in der Höhe von jährlich knapp 9 Millionen Franken. Hinzu

kommen noch zirka 0,7 Millionen Franken aus dem betrieblichen Unterhalt dazu, die ebenfalls in den Erhalt der Kantonsstrassen investiert werden.

Speziell im UHP 2016 bis 2019, wie auch im künftigen UHP 2020 bis 2023, muss anteilmässig die West-Ost-Verbindungsstrasse mitfinanziert werden, was temporär eine Reduktion des baulichen Unterhalts bedingt. Entsprechend setzt der Kanton Uri für den Werterhalt der Kantonsstrassen aktuell 0,6 Prozent des Wiederbeschaffungswerts ein (Soll: 1,35 Prozent). Für den baulichen Unterhalt werden heute zirka 59'000 Franken/km eingesetzt.

5. *Reichen diese eingesetzten finanziellen Mittel aus um die Substanz der Kantonsstrassen langfristig zu erhalten?*

Nein, die gesprochenen Mittel liegen unter dem notwendigen Betrag. Wie gut - oder wie mangelhaft - der Zustand der Strassen im Kanton Uri sein soll, ist nicht zuletzt ein politischer Entscheid. Die im UHP zur Verfügung stehenden Mittel basieren nicht allein auf den technisch ermittelten Notwendigkeiten, sondern sind ein politisch erarbeiteter Kompromiss.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Kleinen Anfrage); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

