

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2024/456](#) von Fredy Dinkel: «Strassenrechnung in den Griff bekommen»

2024/456

vom 11. Februar 2025

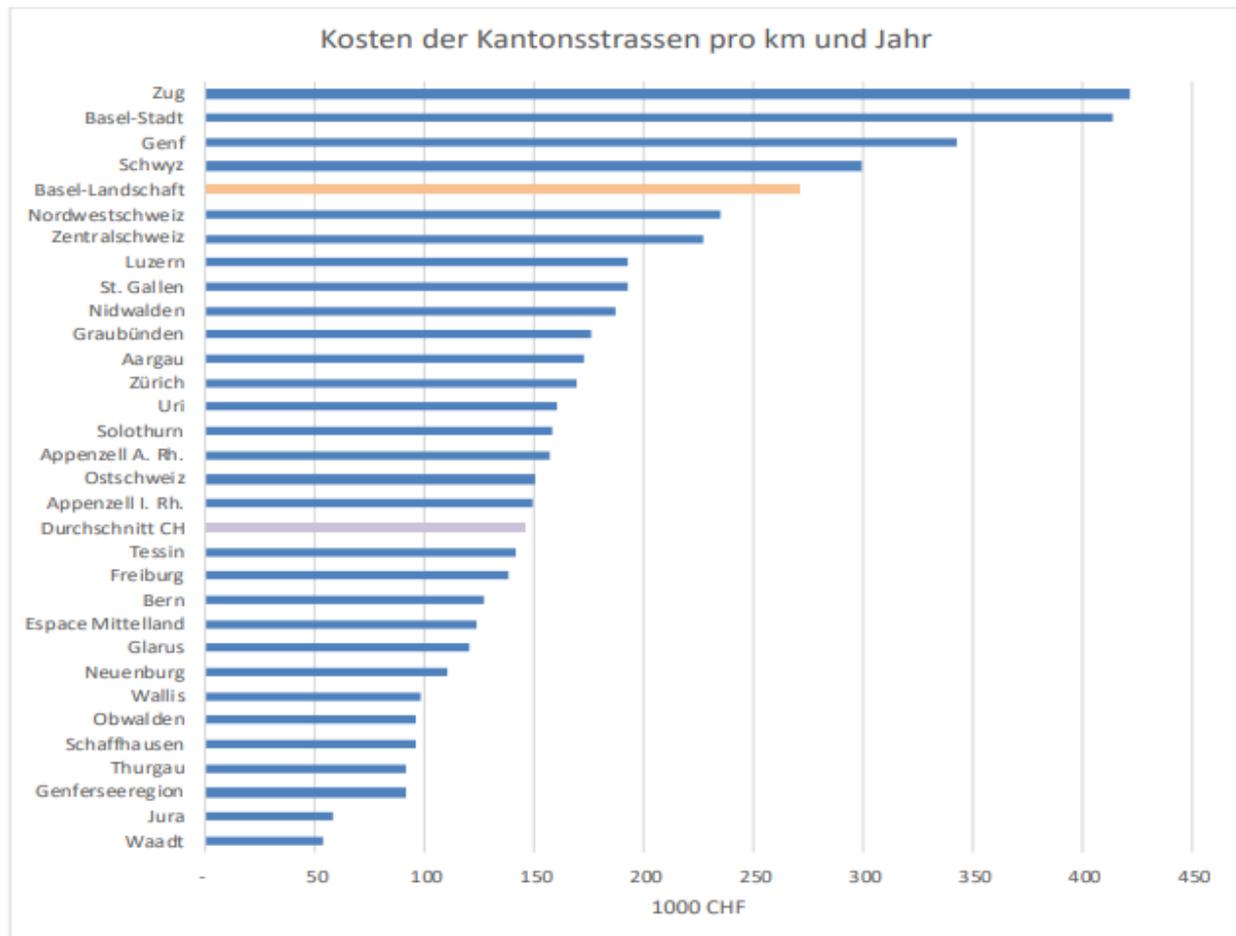
1. Text der Interpellation

Am 27. Juni 2024 reichte Fredy Dinkel die Interpellation 2024/456 «Strassenrechnung in den Griff bekommen» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Auf der Webseite des Bundesamtes für Statistik sind die Kosten der Kantonsstrassen von 1994 bis 2021 zusammengestellt <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/aktuell/neue-veroeffentlichungen.assetdetail.30206124.html>. Diese beinhalten alle mit dem, Unterhalt und Betrieb der Strassen verbundenen Kosten aufgeteilt in Neubau, Erneuerung und Ausbau, Landerwerb, kleiner baulicher Unterhalt, betrieblicher Unterhalt, Verwaltung und polizeiliche Überwachung. Eine Auswertung der Kosten pro km Kantonsstrasse für die Jahre 2000 bis 2021 zeigt, dass der Kanton BL im Durchschnitt mit 271`000.- pro km und Jahr sehr hohe Kosten für seine Strassen aufweist. Diese sind fast doppelt so hoch wie im Durchschnitt der Schweiz. Nur die Kantone Zug, Basel-Stadt, Genf und Schwyz weisen höhere Kosten auf, siehe Grafik. Dem gegenüber gibt es Kantone wie Graubünden oder Uri, welche einerseits viele Kunstbauten aufweisen und andererseits die Strassen im Winter höhere Belastungen durch Frost und Salz erfahren. Dennoch haben diese Kantone wesentlich geringere Kosten pro Kilometer als diejenigen im Kanton Baselland. Weiter gibt es Kantone wie Jura und Waadt, welche nur ca. 20% der Kosten pro Kilometer Strasse ausweisen.

Die Regierung wird gebeten zu untersuchen und zu berichten:

- *Warum das Baselbiet bei den Kosten pro Kilometer Strasse Spitze ist?*
- *Wie sich die Kosten aufschlüsseln nach Innerorts/Ausserort im Vergleich zu anderen Kantonen?*
- *Wie sich die Kosten aufschlüsseln nach Kosten pro Laufmeter Normalstrecke, pro Laufmeter Brücke und pro Laufmeter Tunnel?*
- *Wie das Verhältnis Anzahl Einwohner pro Kilometer Strasse im Vergleich zu anderen Kantonen ist?*
- *Wie das Verhältnis von Fahrzeugen, aufgeteilt in PKW und LKW, pro Kilometer Strasse ist im Vergleich zu anderen Kantonen?*
- *Wo das Amt Potentiale sieht, um die Kosten zu optimieren?*
- *Eine Schätzung der Einsparpotentiale anzugeben.*
- *Welche Hindernisgründe bestehen, um die Optimierungen umzusetzen?*



2. Einleitende Bemerkungen

Die aufgeführte Statistik findet sich auf der Webseite des Bundesamts für Statistik und enthält einige Kennzahlen. Wichtig ist in Bezug auf diese Darstellung folgende Anmerkung: Die objektive Aussagekraft der tabellarischen Darstellung lässt sich nur dann verifizieren, wenn diverse Fragen geklärt werden, wie etwa folgende:

- Was gilt in einem Kanton gemäss Definition als Kantonsstrasse? So sind es im Kanton Zürich «nicht richtungsgetrennte Durchgangsstrassen, die sich im Eigentum des Kantons befinden». Im Kanton Basel-Landschaft galten aber bis zur Abtretung an den Bund im Jahr 2020 auch die richtungsgetrennten Abschnitte der H2 und der H18 als Kantonsstrassen. In den Kantonen Aargau und Solothurn wird die volle Länge der Kantonsstrasse durch die Ortschaft hindurch gemessen, obwohl auf diesen Strecken ein Kostenteiler mit den Gemeinden besteht.
- In welcher Art und Weise sind Bundessubventionen (oder weitere Beiträge) in der Statistik berücksichtigt – z.B. die Erträge aus der Mineralölsteuer oder Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm? Sind alle Beträge Brutto-Beträge ohne Berücksichtigung von Bundessubventionen oder handelt es sich bei einzelnen Kantonen bzw. bei einzelnen Konten um Nettobeträge nach Abzug der Bundessubventionen?
- Die Aufgaben der Kantone bei den Kantonsstrassen sind unterschiedlich. So müssen beispielsweise wie oben erwähnt in den Kantonen Aargau und Solothurn die Gemeinden auf Kantonsstrassen Kosten und Arbeiten übernehmen, welche im Kanton Basel-Landschaft durch den Kanton getragen werden. Es ist nicht bekannt, ob und auf welche Art und Weise diese Unterschiede in die Statistik eingeflossen sind.

- Bei genauerer Betrachtung der Statistik zeigt sich, dass der Kanton Waadt sehr wenig in Neubauprojekte investierte. Hat er die Kosten anders verbucht oder wurden Drittfinanzierungen bereits abgezogen?
- Weiter müssten die Kosten in Relation zum Zustand der Kantonsstrassen bzw. der Entwicklung des Zustandes gesetzt werden, weil schadhafte Strassen eine «Hypothek» für kommende (deutlich höhere) Investitionen sind. Dies erfolgt in der zitierten Statistik nicht.

In der zu einer Interpellationsbeantwortung zur Verfügung stehenden Frist lassen sich diese Fragen nicht beantworten. Die gestellten Fragen werden nach bestem Wissen und Gewissen beantwortet – immer unter der bereits erwähnten Prämisse, dass die objektive Aussagekraft der Darstellung (wie soeben erläutert) nicht per se gegeben ist.

Ausserdem wird auf die Beantwortung vom 3. September 2024 der Interpellation [2024/227](#) - Vergleichbarkeit der Strassenrechnung - von Stefan Degen verwiesen, welche ähnliche Aspekte und Fragestellungen behandelt; einzelne Antworten stimmen deshalb auch mit Antworten in dieser Interpellation überein.

3. Beantwortung der Fragen

1. Warum das Baselbiet bei den Kosten pro Kilometer Strasse Spitze ist?

Da nicht bekannt ist, welche Arten von Kosten die übrigen Kantone gemeldet haben, kann die Frage so nicht beantwortet werden. Bekannt ist lediglich, welche Kosten seitens Kanton Basel-Landschaft in die zitierte Statistik eingeflossen sind:

Im Kanton Basel-Landschaft befinden sich 81% der Kantonsstrassen in mindestens ausreichendem Zustand (Kanton Jura 67%); mit diesem Wert befindet sich das Baselbiet ebenfalls im vorderen Mittelfeld und es ist damit sichergestellt, dass keine hohe finanzielle Last in Form eines hohen Nachholbedarfs beim Unterhalt angehäuft wird.

Zu den Kosten des Kanton Basel-Landschaft kann Folgendes ausgesagt werden:

Für den Werterhalt der Kantonsstrassen werden im Kanton Basel-Landschaft pro Jahr durchschnittlich 29 Mio. Franken ausgegeben. Über den reinen Werterhalt hinaus investiert der Kanton zusätzlich im Schnitt ca. 20–30 Mio. Franken im Jahr in Erneuerungs- und Umgestaltungsprojekte wie z.B. die Baslerstrasse in Allschwil. Ohne den Ausbau der Infrastruktur zu berücksichtigen, sprechen wir also über Kosten von ca. 50 - 60 Mio. Franken jährlich. Ausgehend von einem Wiederbeschaffungswert von ca. 3 Mrd. Franken für Kantonsstrassen und Verkehrsinfrastrukturen im Kanton Basel-Landschaft werden also pro Jahr ca. 1 % des Wiederbeschaffungswerts in den Werterhalt und 0,6 % bis 1,0 % in die Erneuerung investiert. Mit total 1,6 % bis 2,0 % liegen wir im unteren Bereich der optimalen Bandbreite, welche die Infra Suisse für den Erhalt des Wertes einer Kantonsstrasse berechnet hat: jährlich 1,8 % bis 2,6 % des Wiederbeschaffungswerts für bauliche Massnahmen (je nach Belastungskategorie).

Bei einer Länge des Kantonsstrassennetzes von 425 km (Stand nach 2020) und Ausgaben von ca. 55 – 60 Mio. Franken für den Erhalt ergibt sich ein Betrag von ca. 130'000 Franken pro km Kantonsstrasse. (auf Basis 55 Mio. Franken).

In die Statistik des Bundes fliessen neben dem baulichen Werterhalt noch die die Kosten für den betrieblichen Unterhalt, die Verwaltung und die polizeiliche Überwachung ein. Diese Kosten betragen im Jahr 2020 und 2021 im ca. 40 – 44 Mio. Franken; sie beinhalten neben den externen Kosten auch alle internen Personalkosten.

Damit ergeben sich also Ausgaben von ca. 100 Mio. Franken für den Werterhalt sowie den Betrieb inkl. polizeilicher Überwachung der Kantonsstrassen; d.h. ca. 235'000 Franken pro km Kantonsstrasse. Dazu kommen noch die Kosten für den Neubau, die jährlich stark schwanken; im Jahr 2021 aber z.B. bei tiefen 4.0 Mio. Franken lagen.

Wie kommt es also, dass die aufgeführte Statistik mit Kosten von ca. 270'000.- pro km nochmals deutlich höhere Kosten ausweist? Dies könnte unter anderem daran liegen, dass in den Jahren 2000–2013 teure Neubauprojekte wie die Umfahrung Sissach (Chienbergtunnel) und die H2 Pratteln–Liestal im Bau waren. Die Bruttoinvestitionskosten lagen zeitweise deutlich über 100 Mio. Franken pro Jahr; so betragen z.B. alleine die Kosten für den Neubau in den Jahren 2012 und 2013 jeweils über 85 Mio. Franken.

Die effektiven Zahlen der einzelnen Kantone sind nur äusserst beschränkt vergleichbar. Gemäss der Studie «Zustandsanalyse und Werterhalt der Schweizer Kantonsstrassen» von Infra Suisse vom 16. März 2021 betragen die Kosten pro Kilometer Kantonsstrasse für Verbesserungen und Ausbau sowie für den baulichen Unterhalt zwischen 15'000 Franken im Kanton Jura und 155'000 Franken im Kanton Zug (Mittelwerte 2015 – 2018). Die Unterschiede sind riesig. Der Kanton Basel-Landschaft liegt für diese Zeitperiode mit Kosten von 105'000 Franken im vorderen Mittelfeld. In der Infra-Studie werden aber nur die «direkten» Kosten für den Betrieb und Unterhalt sowie Werterhalt der Strassen verglichen; Verwaltungskosten, die Aufwendungen der Polizei oder die Kosten für Neubauobjekte fliessen in diese Statistik nicht ein.

Ein schlüssiger Grund für die grossen Unterschiede ist indes auch in der Infra-Studie nicht zu finden. Es werden zwar mehrere mögliche Gründe wie die Topographie (Anzahl Kunstbauten), das Durchschnittsalter der Strassen, die Belastung der Strassen, die Anforderungen an die Strassen (mit oder ohne Entwässerungssysteme) etc. aufgeführt, andere bekannte Gründe hingegen werden nicht erwähnt. Zu diesen zählen beispielsweise die jährlichen Schwankungen von Investitionen in grössere Ausbauprojekte (vor allem in kleineren Kantonen) oder höhere Kosten von Instandsetzungen in städtischen Gebieten infolge aufwändiger Verkehrsführungen, breiterer Strassenräume mit Velostreifen, Trottoirs oder Kreuzungen mit Einspurstrecken etc. So schwanken gemäss den Erhebungen des Bundesamts für Statistik (BfS) beispielsweise alleine im Kanton Basel-Landschaft die Infrastrukturausgaben für die Kantonsstrassen in den Jahren 2016 bis 2020 zwischen 86 Mio. Franken (2017) und 150 Mio. Franken (2020).

Fazit: Gemäss der [Infra-Studie](#) aus dem Jahr 2021 wie auch der aufgeführten Statistik des BfS scheinen die Ausgaben im Kanton Basel-Landschaft pro Strassenkilometer bzw. für das Kantonsstrassennetz generell im vorderen Mittelfeld zu liegen. Da die teilweise enormen Unterschiede zwischen den Kantonen aber nicht wirklich erklärbar sind, sind auch die Zahlen der Kantone untereinander nicht oder nur sehr bedingt vergleichbar. Die Frage kann deshalb nicht befriedigend beantwortet werden, da keine wirklich vergleichbaren Daten vorliegen.

2. *Wie sich die Kosten aufschlüsseln nach Innerorts/Ausserorts im Vergleich zu anderen Kantonen?*

Da der Kanton Basel-Landschaft die Kosten zwischen Innerorts und Ausserorts nicht getrennt erfasst, können keine Vergleiche zu Kantonen gezogen werden, in denen diese Aufschlüsselung gemacht wird.

3. *Wie sich die Kosten aufschlüsseln nach Kosten pro Laufmeter Normalstrecke, pro Laufmeter Brücke und pro Laufmeter Tunnel?*

Im Kanton Basel-Landschaft werden bei den Kantonsstrasse die Kosten nicht nach den Kategorien Normalstrecke, Brücke oder Tunnel aufgeschlüsselt. Der Chienbergtunnel gehört aber zu den Hochleistungsstrassen (HLS), seine Kosten werden deshalb separat erfasst.

Für den Chienbergtunnel fielen im Jahr 2023 für den Betrieb, Unterhalt und Energie Kosten in der Höhe von 1,36 Mio. Franken an; bei einer Länge von 2,3 km sind dies ca. 600'000 Franken pro km. Die genauen Kosten können jedoch je nach Tunnel, Region und spezifischen Anforderungen z.B. bezüglich Lüftung stark variieren. Gemäss Faktenblatt des ASTRA zur zweiten Röhre des Gotthardtunnels verursacht die bestehende Tunnelröhre mit 16 km Länge Kosten für den Betrieb und Unterhalt von ca. 32 Mio. Franken / Jahr. Das sind rund 2 Mio. Franken pro km.

4. Wie das Verhältnis Anzahl Einwohner pro Kilometer Strasse im Vergleich zu anderen Kantonen ist?

Tabelle 1: Verhältnis Anzahl Einwohner pro Kilometer Strasse

Stand 31.12.2022
BFS

	Länge KS	Anzahl Einwohne	Einw pro KM
Schweiz	17 227	8'815'385	512
Genferseeregion	4 102	1'701'827	415
Waadt	2 135	830'431	389
Wallis	1 709	357'282	209
Genf	258	514'114	1993
Espace Mittelland	4 079	1'918'746	470
Bern	2 021	1'051'437	520
Freiburg	631	334'465	530
Solothurn	609	282'408	464
Neuenburg	373	176'571	473
Jura	445	73'865	166
Nordwestschweiz	1 890	1'202'435	636
Basel-Stadt	305	196'786	645
Basel-Landschaft	425	294'417	693
Aargau	1 160	711'232	613
Zürich	1 582	1'579'967	999
Ostschweiz	3 383	1'217'015	360
Glarus	120	41'471	346
Schaffhausen	232	85'214	368
Appenzell A. Rh.	215	55'759	259
Appenzell I. Rh.	58	16'416	285
St. Gallen	655	525'967	803
Graubünden	1 360	202'538	149
Thurgau	743	289'650	390
Zentralschweiz	1 182	841'372	712
Luzern	523	424'851	812
Uri	152	37'317	245
Schwyz	218	164'920	757
Obwalden	83	38'700	465
Nidwalden	74	44'420	600
Zug	131	131'164	999
Tessin	1 010	354'023	351

5. Wie das Verhältnis von Fahrzeugen, aufgeteilt in PKW und LKW, pro Kilometer Strasse ist im Vergleich zu anderen Kantonen?

Tabelle 2: Anzahl immatrikulierte PKW pro KM Kantonsstrasse*

Stand 31.12.2022
BFS

	Länge KS	Anzahl PKW	PKW pro KM
Schweiz	17 227	4 721 280	274
Genferseeregion	4 102	868 669	212
Waadt	2 135	423 136	198
Wallis	1 709	229 719	134
Genf	258	215 814	836
Espace Mittelland	4 079	1 047 745	257
Bern	2 021	547 500	271
Freiburg	631	195 639	310
Solothurn	609	163 027	268
Neuenburg	373	97 015	260
Jura	445	44 564	100
Nordwestschweiz	1 890	628 974	333
Basel-Stadt	305	63 734	209
Basel-Landschaft	425	152 254	358
Aargau	1 160	412 986	356
Zürich	1 582	754 340	477
Ostschweiz	3 383	702 539	208
Glarus	120	24 297	202
Schaffhausen	232	47 726	206
Appenzell A. Rh.	215	32 391	150
Appenzell I. Rh.	58	10 300	179
St. Gallen	655	290 796	444
Graubünden	1 360	116 859	86
Thurgau	743	180 170	243
Zentralschweiz	1 182	496 430	420
Luzern	523	222 910	426
Uri	152	20 499	135
Schwyz	218	106 895	490
Obwalden	83	23 417	281
Nidwalden	74	27 897	377
Zug	131	94 812	722
Tessin	1 010	222 583	220

* Hinweis: Die Anzahl der immatrikulierten PKW im jeweiligen Kanton entspricht in keiner Art und Weise dem effektiven Verkehr auf den Kantonsstrassen im betreffenden Kanton und lässt deshalb keine Rückschlüsse auf eine durchschnittliche Verkehrsbelastung zu.

Tabelle 3 Anzahl immatrikulierte LKW pro KM Kantonsstrasse*

Stand 31.12.2022 BFS	Sachentransportfahrzeuge		
	Länge KS	Anzahl LKW	LKW pro KM
Schweiz	17 227	475 714	28
Genferseeregion	4 102	83 395	20
Waadt	2 135	37 510	18
Wallis	1 709	24 775	14
Genf	258	21 110	82
Espace Mittelland	4 079	108 361	27
Bern	2 021	61 618	30
Freiburg	631	17 951	28
Solothurn	609	16 302	27
Neuenburg	373	8 181	22
Jura	445	4 309	10
Nordwestschweiz	1 890	64 272	34
Basel-Stadt	305	8 490	28
Basel-Landschaft	425	16 351	38
Aargau	1 160	39 431	34
Zürich	1 582	67 369	43
Ostschweiz	3 383	76 161	23
Glarus	120	2 728	23
Schaffhausen	232	5 026	22
Appenzell A. Rh.	215	2 894	13
Appenzell I. Rh.	58	1 147	20
St. Gallen	655	30 351	46
Graubünden	1 360	15 022	11
Thurgau	743	18 993	26
Zentralschweiz	1 182	51 278	43
Luzern	523	24 112	46
Uri	152	1 918	13
Schwyz	218	10 051	46
Obwalden	83	2 515	30
Nidwalden	74	2 360	32
Zug	131	10 322	79
Tessin	1 010	24 878	25

* In der BFS-Statistik existiert nur eine Statistik mit den «Sachentransportfahrzeuge»; darin sind Lieferwagen ebenfalls enthalten.

Die Anzahl der immatrikulierten LKW entspricht nicht dem effektiven Schwerverkehr auf den Kantonsstrassen und lässt deshalb keine Rückschlüsse auf eine durchschnittliche Verkehrsbelastung durch LKWs zu. Die aufgeführten Zahlen widerspiegeln somit den effektiven Schwerverkehr in keiner Art und Weise.

6. *Wo das Amt Potentiale sieht, um die Kosten zu optimieren?*

Das grösste Potential liegt beim Neubau einer Strecke: Ist eine offene Streckenführung möglich oder muss diese durch einen Tunnel führen? Offene Streckenführungen sind heute allerdings oftmals nicht mehr möglich – sei es zum Schutz der Wohnbevölkerung (wie z.B. die H2, Pratteln–Liestal) oder aus Gründen des Landschaftsschutzes. Diese Entscheidung hat nicht nur einen grossen Einfluss auf die Investitionskosten (Tunnel statt offene Führung), sondern auch auf die Kosten für den Betrieb und Unterhalt. Bei der Bauausführung, egal in welcher Variante, sind die Kosten nur geringfügig beeinflussbar. So ist z.B. der Belag einer Strasse gegeben und die Preisunterschiede der verschiedenen Belagssorten (Gussasphalt, Walzasphalt etc.) sind – etwa im Vergleich mit den Preisunterschieden der verschiedenen angebotenen Bodenbeläge im Hochbau - marginal.

Wenn das Bauwerk erstellt ist, werden Betrieb und Unterhalt vom Tiefbauamt nach einer gezielten Investitionsstrategie vorgenommen. Eine Belagserneuerung soll z.B. zum optimalen Zeitpunkt erfolgen – sonst steigen die jährlichen Reparaturkosten so stark an, dass irgendwann ein Totalersatz wirtschaftlicher ist.

Zu diesem Zweck arbeitet das Tiefbauamt seit 2006 mit einer datenbankbasierten Methode für das Erhaltungsmanagement der Kantonsstrassen. Dabei werden in Abhängigkeit des Strassenzustands und des Alters die bestmöglichen Massnahmen abgeleitet. Des Weiteren werden die Bedürfnisse (Werkleitungen u.Ä.) und gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. BehiG oder Lärmschutz) bei der gesamten Planung berücksichtigt. Die Optimierung der Erhaltung und Realisierung der Instandsetzungsmassnahmen zum optimalen Zeitpunkt ist eine Daueraufgabe im Sinne des optimalen wirtschaftlichen Einsatzes der finanziellen Mittel und dem möglichst geringen Einfluss auf die Lebensqualität der betroffenen Anwohnenden durch die Baustellen.

Ein grosses Potential liegt also im vorausschauenden Handeln und rechtzeitigen Investieren, weil so eine effiziente Umsetzung und kostengünstigere Baumassnahmen ermöglicht werden. Dazu müssen jedoch zum richtigen Zeitpunkt auch die nötigen Mittel und Ressourcen zur Verfügung stehen.

Neben dieser generellen Optimierung zum Erhalt der Kantonsstrassen werden laufend Verbesserungen im eigentlichen Unterhalt gesucht. Als Beispiel dafür wird nachfolgend der Umgang mit lärmarmen Belägen erläutert:

Der Kanton Basel-Landschaft setzt auf Kantonsstrassen im Innerortsbereich seit rund zehn Jahren lärmarme Strassenbeläge ein. Die Wirksamkeit der Beläge lässt jedoch mit zunehmendem Alter nach. Dadurch kann es zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommen und der Belag muss aus funktionellen Gründen ausgewechselt werden, obwohl sein baulicher Zustand eigentlich noch in Ordnung wäre. In der Regel ist das bereits nach rund 10 Jahren der Fall statt nach 20 Jahren wie bei einem konventionellen Belag.

Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft hat eine revolutionäre Methode entwickelt, um der schleichenden Abnahme der Lärminderung entgegenzuwirken. Mittels Grinding, dem Abschleifen der obersten Belagsfläche, werden die Hohlräume des Belags wieder zugänglich gemacht. Diese Hohlräume sind verantwortlich für die Lärminderung. Vor dem Grinding kommt die bereits bekannte Nassreinigung der Beläge zur Anwendung. Diese befreit die Hohlräume zusätzlich von Staub und Schmutz. Untersuchungen zeigen, dass die Kombination der beiden Methoden den Lärm erneut um bis zu drei Dezibel mindert.

Dank dem neuen Unterhaltskonzept kann die Lebensdauer der lärmarmen Beläge um mehrere Jahre verlängert werden, der Belag muss dadurch nicht vorzeitig ersetzt werden. Die Einführung des Konzepts ist in der ersten Jahreshälfte 2025 vorgesehen. Es ist ein weiterer wichtiger Beitrag, um den Anteil an Bauabfällen zu reduzieren und Kosten zu senken.

7. Eine Schätzung der Einsparpotentiale anzugeben.

Mit den steigenden Anforderungen der Gesellschaft bezüglich Mobilität (höhere Verkehrsbelastung der Strassen), Gestaltung des Strassenraums, Einsatz von CO₂-armen und / oder recycelten Baustoffen u. Ä. steigen auch die Kosten. Verkehrsbehinderungen durch Unterhaltsarbeiten am Strassennetz werden von Gesellschaft und Politik immer weniger toleriert. Es muss zunehmend in die Nacht oder auf Wochenenden ausgewichen oder es müssen aufwändige Umleitungsmassnahmen umgesetzt werden. All das verursacht höhere Kosten. Generelle Einsparpotentiale und damit eine grundsätzliche Kostenreduktion sind bei Beibehaltung dieser Randbedingungen nicht zu erwarten.

Da bei jedem Projekt bzw. jeder Instandsetzungsmassnahme jeweils unterschiedliche Bedürfnisse erfüllt werden müssen, sind mögliche Sparpotentiale konkret für jedes einzelne Projekt zu suchen.

8. Welche Hinderungsgründe bestehen, um die Optimierungen umzusetzen?

Wie in der Antwort zu Frage 6 erläutert, finden laufend Optimierungen statt. Auf Grund neuer (gesetzlicher) Rahmenbedingungen wie beispielsweise der Klimaveränderung (und der notwendigen Klimastrategie) und steigender Anforderungen der Gesellschaft (inkl. erhöhter Mobilität bzw. Verkehrsleistung) werden der Neubau wie auch der Betrieb und Unterhalt der Strasseninfrastruktur tendenziell aufwendiger: Mehr Grünflächen im Strassenraum, versickerungsfähige Beläge, zusätzliche Strassenabwasserbehandlungsanlagen usw. bedeuten mehr Aufwand und höhere Kosten sowohl beim Erstellen als auch im betrieblichen Unterhalt.

Trotz stetiger und fortlaufender Optimierungen im Betrieb und Unterhalt wird sich dieser Zusatzaufwand künftig auch kostenseitig und beim notwendigen Personalaufwand niederschlagen.

Liestal, 11. Februar 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich