

Nachtrag Fragestunde der Landratssitzung vom 27.08.2026: Zusatzfragen

Betrifft Frage	Zusatzfrage von	Beantwortung durch
2	Juliana Weber Killer (SP)	VGD

Zusatzfrage gemäss Landratsprotokoll:

Juliana Weber Killer (SP) sagt, die Antworten würden sich auf Abflüge beziehen. Die Fragen hatten aber explizit die Anflüge erwähnt. Im Betriebsreglement heisst es, dass morgens von 5 bis 6 Uhr keine lauten Frachtflugzeuge landen oder starten dürfen – ebenso wenig von 22 bis 24 Uhr. An diesem 27. Juli gab es drei solche Landungen, aber nicht Starts. Sie stellt folgende Zusatzfrage: *Wie sind die Antworten unter diesem Gesichtspunkt zu verstehen?*

Antwort: Regierungsrat **Thomi Jourdan (EVP)** sagt, dass in den Fragen bzw. der Frage 1 von Starts besonders lauter Frachtflugzeuge an diesem 27. Juli die Rede war – und nicht von Landungen. Wenn Landungen gemeint waren, sollen entsprechende Antworten selbstverständlich nachgeliefert werden.

Antwort:

Die Beschränkungen für lärmintensive Luftfahrzeuge im Zusammenhang mit dem Betriebsverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr gelten für Luftfahrzeuge des Lärmkapitels 3 mit einer kumulierten Marge von weniger als 13 EPNdB. Bei den Luftfahrzeugen der drei genannten Landungen handelte es sich um Flugzeuge, die nach Lärmkapitel 4 zertifiziert und somit nicht von den Beschränkungen betroffen sind.

Betrifft Frage	Zusatzfrage von	Beantwortung durch
8	Peter Riebli (SVP)	BUD

Zusatzfrage gemäss Landratsprotokoll:

Peter Riebli (SVP) sieht, dass der verantwortliche Regierungsrat nicht anwesend ist – die Zusatzfragen dürfen aber gerne an ihn weitergereicht werden. Zunächst sei für die ausführliche und gute Beantwortung der Fragen gedankt. Im Moment wurde noch nicht kommuniziert, wie weit sich der Hausschwamm ausgebreitet hat. Wenn dies mehr als bloss einen oder zwei Balken umfasst, ist es erstaunlich, dass man dies bei der Erdbebenabschätzung gemäss SIA-Norm 269/8 nicht festgestellt hat. Der Redner stellt darum eine erste Zusatzfrage: *Wie weit ist dieser Pilz verbreitet? Wieso hat man dies dazumal nicht gesehen?* Eine weitere Zusatzfrage lautet: *Welches Konzept zum Erhalt bestehender Infrastrukturen im Hoch- und Tiefbaubereich oder beim Amt für industrielle Betriebe besteht in der Baudirektion?*

Antwort: Regierungsrätin **Kathrin Schweizer (SP)** als Stellvertreterin des Baudirektors wird die Fragen mitnehmen.

Antwort:

Wie weit ist dieser Pilz verbreitet?

- Im Regierungsratszimmer ist ein aktiver Befall in der Ecke zum Vorzimmer unterhalb des darüberliegenden Balkons vorhanden, und zwar an den eingemauerten und nun freigelegten Balkenköpfen und im Schiebeboden.
- Das genaue Ausmass ist jedoch noch nicht bekannt und Gegenstand der laufenden Untersuchungen. Für das Festlegen des Sanierungsumfangs ist die Kenntnis über das Ausmass des Befalls eine wichtige Grundlage.
- Ebenfalls im Regierungsratszimmer ist ein ruhender Befall in der Ecke der Decke zum Treppenhaus im Anbau vorhanden.

Wieso hat man dies dazumal nicht gesehen?

Ob der genannte Pilzbefall bereits während der Zustandsanalyse 2018 – 2020 sichtbar gewesen wäre, lässt sich nicht abschliessend beurteilen. Tatsache ist:

- Der aktive Befall unter dem Balkon war noch gar nicht vorhanden oder zumindest äusserlich nicht sichtbar.
- Die meisten fraglichen Stellen, welche nun Pilzbefall zeigen, waren gar nicht zugänglich oder einsehbar. Z.B. wurden die eingemauerten Balkenköpfe nicht freigelegt, da hierzu keine Veranlassung bestand.
- Auch wenn der Pilz sichtbar gewesen wäre, ist er nur sehr schwer zu erkennen, da die Anzeichen auch wenig spezifisch sein können. So kann ein feiner, staubiger Faden in einer Mörtelfuge in den allermeisten Fällen ein Faden eines Spinnennetzes sein, aber eben auch ein Hinweis auf einen Pilzbefall. Ohne klare Anzeichen für einen Pilzbefall jedem solchen Faden nachzugehen, ist indes nicht nur nicht möglich, sondern bräuchte jedes Mal einen Experten.

Welches Konzept zum Erhalt bestehender Infrastrukturen im Hoch- und Tiefbaubereich oder beim Amt für industrielle Betriebe besteht in der Baudirektion?

Hochbaubereich:

- Das Hochbauamt ist als Baufachorgan des Kantons Basel-Landschaft für die Bereitstellung, Bewirtschaftung und den Werterhalt der kantonalen Immobilien sowie deren technischen und betrieblichen Infrastrukturen verantwortlich. Dazu gehören insbesondere Verwaltungsbauten, Schul- und Sportanlagen sowie Bauten für Justiz und Militär.
- Der langfristige Erhalt der bestehenden Infrastruktur erfolgt durch eine systematische Überwachung des Gebäudezustands sowie durch Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung. Diese Massnahmen sind notwendig, um die Gebrauchstauglichkeit, Sicherheit und Lebensdauer der Gebäude langfristig sicherzustellen.
- Aufgrund über längerer Zeit teilweise unzureichender Investitionen in die Instandsetzung besteht in einzelnen Bereichen ein aufgestauter Unterhaltsbedarf. Die beantragten und bewilligten finanziellen Mittel decken den tatsächlichen Bedarf aufgrund der angespannten Finanzlage des Kantons seit Jahren nicht vollständig.
- Das Hochbauamt erarbeitet deshalb derzeit eine Sanierungs- und Unterhaltsstrategie, welche dem Regierungsrat voraussichtlich im vierten Quartal 2026 zur Verabschiedung vorgelegt werden soll. In der Folge wird eine konkrete Umsetzungsplanung erstellt und dem Landrat zu einem noch festzulegenden Zeitpunkt vorgelegt. Darin wird aufgezeigt, wie der bestehende Unterhaltsstau in den kommenden Jahren schrittweise abgebaut werden soll und welche finanziellen sowie personellen Ressourcen dafür erforderlich sind.
- Die Massnahmen werden nach Dringlichkeit, Zustand und Bedeutung der Gebäude priorisiert und im Rahmen der verfügbaren Ressourcen umgesetzt. Ziel ist es, den Werterhalt und die langfristige Funktionsfähigkeit der kantonalen Infrastruktur nachhaltig sicherzustellen.

AIB:

Ziel unseres Unterhaltskonzepts:

Die Verfügbarkeit, Sicherheit und Werterhaltung der AIB-Infrastruktur wird durch eine risikobasierte, vorausschauende Erhaltungsplanung sichergestellt. Die Infrastruktur des AIB besteht aus:

- Kläranlagen: 50% Bauwerke, 30% Maschinentechnik, 20% Elektrotechnik
- Kanäle, MWB, Pumpwerke: 90% Bauwerke, 8% Maschinentechnik, 2% Elektrotechnik

Der grösste Teil unserer Bauwerke ist unterirdisch und kann nur von innen beurteilt werden.

1. Zustand erfassen und beurteilen

- Systematische Zustandserfassung der Infrastruktur nach objektspezifischem Ansatz.
- Kanalnetz: Zustandserfassung in einem Rhythmus von ca. 15 Jahren (grössere Kanäle durch Begehungen, alle anderen Kanäle mit Kanalfernsehen und Roboter) und darauf abgestimmte Sanierungsplanung.
- Maschinelle Anlagen: Zustands- und Unterhaltsbeurteilung nach definierten Intervallen bzw. Lebenszyklen (ca. alle 5-10 Jahre). Gewisse Parameter werden mittels Prozessleitsystem dauernd gemessen (Schwingungsüberwachung)
- Bauwerke (Mischwasserbecken, Gebäude, Pumpwerke, Stege, Gitterroste und Brücken etc.). Je nach Objekt und Fragestellung unterschiedliche Formen der Zustandsbeurteilung:
 - visuelle AIB-interne Beurteilung in periodischen Abständen.
PS: Wir haben verhältnismässig wenige Deckenverkleidungen und wenig Personenverkehr, Aufhängungen von z.B. Rohrleitungen sind gut sichtbar
 - vertiefte Untersuchungen mit Materialprüfungs-Firmen (alle 10 Jahre).
 - Beizug externer Fachpersonen bei Bedarf (Planer etc).
- Fest installierte Leitern und Aufstiege: Kontrolle fix alle 2 Jahre
- Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen (z.B. Beckenentleerungen alle 2-5 Jahre) werden gezielt auch Bauwerke kontrolliert.

2. Zustand und Massnahmen dokumentieren

- Inventsys dient als zentrales Werkzeug zur Dokumentation von Zuständen, Feststellungen, Fotos, periodische Aufgaben und Massnahmen.
- Dadurch werden Erkenntnisse nachvollziehbar und können für die weitere Unterhalts- und Erhaltungsplanung genutzt werden.

3. Erhaltungsbedarf planen

- Die Erkenntnisse aus Zustandserfassungen, Betrieb und Unterhalt fliessen in die Unterhalts-, Ersatz- und Sanierungsplanung ein.
- Die Betriebsleiter bringen dabei die Betriebssicht und Erfahrungen aus dem täglichen Anlagenbetrieb ein.
- Bei geplanten Massnahmen wird bewusst auch die angrenzende Infrastruktur mitbetrachtet, um Synergien zu nutzen und Mehrfachaufwand zu vermeiden.
- Beispiel: Wird ein Aggregat ersetzt oder eine Anlage ausser Betrieb genommen, wird geprüft, ob gleichzeitig bauliche oder weitere technische Massnahmen sinnvoll sind.

4. Massnahmen umsetzen

- Regelmässiger Austausch zwischen Infrastrukturmanagement, Engineering, Projekten und Betrieb: **dreimal jährlich mit jedem Team**.
- Dabei werden Zustand, zusätzlicher Untersuchungsbedarf, Prioritäten, Budgetierung, Projektierung und Realisierung abgestimmt.
- Massnahmen werden entsprechend ihrer **Dringlichkeit, Risiken, technischen Abhängigkeiten und verfügbaren Ressourcen** priorisiert.

5. Infrastrukturmanagement weiterentwickeln

- Das Infrastrukturmanagementkonzept befindet sich derzeit in einer Weiterentwicklungsphase und soll die bisher vorhandenen Instrumente zu einem systematischen, übergreifenden Erhaltungsprozess zusammenführen.
- Ziel ist eine transparente und vorausschauende Steuerung des Infrastrukturzustands über Kennzahlen, von der Zustandserfassung über die Priorisierung bis zur Sanierung bzw. zum Ersatz.

Kurzversion:

Das AIB verfolgt einen systematischen, lebenszyklusorientierten Ansatz zur Erhaltung der Infrastruktur. Zustandserfassungen, betriebliche Erfahrungen, Unterhalts- und Ersatzplanung sowie gezielte Untersuchungen bilden die Grundlage für eine vorausschauende Priorisierung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen.

TBA:

Für die kantonalen Strassen und Kunstbauten verfügt das Tiefbauamt über ein systematisches Erhaltungsmanagement. Ziel ist es, die Infrastruktur langfristig, sicher und wirtschaftlich zu erhalten und die verfügbaren Mittel gezielt einzusetzen.

Für das rund 425 km lange Kantonsstrassennetz wird die vom Regierungsrat beschlossene duale Erhaltungsstrategie angewendet. Diese verbindet den laufenden betrieblichen Unterhalt mit gezielten, langfristig geplanten Erhaltungsmaßnahmen.

Der Zustand der Fahrbahnen wird regelmässig erhoben und ausgewertet. Daraus werden die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen, deren Priorisierung sowie der mittel- und langfristige Finanzbedarf abgeleitet.

Auch die kantonalen Kunstbauten werden nach einem festgelegten Kontrollkonzept gemäss den einschlägigen SIA-Normen regelmässig überwacht. Je nach Zustand und Bedeutung erfolgen periodische Hauptuntersuchungen sowie zusätzliche oder vertiefte Kontrollen. Daraus werden bei Bedarf entsprechende Instandsetzungsmassnahmen und Projekte abgeleitet.

Für den Chienbergtunnel gilt aufgrund seiner besonderen Rahmenbedingungen ein angepasstes Überwachungsregime mit jährlicher Sonderinspektion und einer Hauptuntersuchung im 5-Jahres-Rhythmus.

Auf Basis des Erhaltungsmanagements plant und priorisiert das Tiefbauamt die erforderlichen Projekte und leitet daraus die Budgetierung sowie die notwendigen Kreditvorlagen ab.