

## Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

**betreffend Werterhaltung Kantonsstrassen: 4-Jahresbudgetierung 2026-2029; Rahmenausgaben für Instandsetzung und Korrektion sowie baulichen und betrieblichen Unterhalt inkl. erhöhte Entsorgungskosten**

2025/351

vom 5. November 2025

### 1. Ausgangslage

Für die Vierjahresbudgetierung werden dem Landrat je eine Rahmenausgabe von CHF 120 Mio. für die Werterhaltung der Kantonsstrassen (Instandsetzung und Korrektion) und von CHF 32,4 Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt sowie CHF 18 Mio. für erhöhte Entsorgungskosten infolge Bundesvorschriften beantragt.

Mit dem vorangehenden Vierjahreskredit (Vorlage [2021/174](#)) bewilligte der Landrat für die Jahre 2022–2025 Rahmenausgaben für Instandhaltung und Korrektion der Kantonsstrassen von CHF 116 Mio., für den baulichen und betrieblichen Unterhalt von CHF 34,8 Mio. sowie für Entsorgungskosten von CHF 20 Mio.

Um den Wert einer Kantonsstrasse zu erhalten, empfiehlt Infra Suisse basierend auf der VSS 40986 Norm, dass je nach Belastungskategorie jährlich 1,8 % bis 2,6 % des Wiederbeschaffungswerts für bauliche Massnahmen investiert werden. Im Jahr 2025 wurde der Wiederbeschaffungswert der Kantonsstrasseninfrastruktur des Kantons Basel-Landschaft auf rund CHF 3,14 Mrd. beziffert. Die CHF 30 Mio. pro Jahr entsprechen 0,96 % des Wiederbeschaffungswerts (Preisbasis 2025). Aufgrund der wegen der Teuerung über die vergangenen Jahre steigenden Baukosten, der höheren Aufwendungen durch den Baustoffkreislauf und des Erstellens einer nachhaltigen Infrastruktur werden neu pro Jahr CHF 30 Mio. statt den bisherigen CHF 29 Mio. benötigt. Auch wenn diese Summe deutlich unter der Empfehlung der genannten VSS-Norm liegt, ist sie gemäss Vorlage des Regierungsrats gerade ausreichend, um einerseits den Zustand der Infrastruktur zu erhalten und anderseits die erforderlichen Massnahmen mit dem vorhandenen Personal umsetzen zu können.

Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt werden CHF 8,1 Mio. pro Jahr (total CHF 32,4 Mio.) beantragt. Der Betrag wurde als Massnahme im Rahmen der Finanzstrategie 2025–2028 um jährlich CHF 600'000.– gekürzt. Aktuell lässt sich der Leistungsauftrag erfüllen. Dennoch wird sich in absehbarer Zeit eine zunehmende Diskrepanz zwischen dem steigenden Unterhaltsbedarf (z. B. Anforderungen aus dem Status Bericht Klima und der Klimastrategie, Schaffung von versickerungsfähigen Flächen in Gehbereichen, zusätzliche Grünflächen und Bäume, Strassenabwasser-Behandlungsanlagen, Bau neuer Busbahnhöfe) und dem zur Verfügung stehenden Personalbestand zeigen. Soll der Leistungsauftrag in bisherigem Umfang erfüllt werden, bedarf es zukünftig weiterer personeller Ressourcen.

Für die erhöhten Entsorgungskosten der polyzyklisch aromatischen Kohlenwasserstoff-haltigen Kantonsstrassen (PAK) beantragt der Regierungsrat gesamthaft CHF 18 Mio. resp. CHF 4,5 Mio. pro Jahr. Der Betrag für die Entsorgungskosten wurde im Vergleich zu den vorhergehenden Landratsvorlagen für die Jahre 2018–2021 und 2022–2025 tiefer angesetzt (–CHF 500'000.–), da im Tiefbauamt insgesamt weniger Grossbaustellen umgesetzt werden.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 18. September und 23. Oktober 2025 beraten. Begleitet wurde sie dabei von Regierungsrat Isaac Reber, Kantonsingenieurin Stephanie von Samson und Reto Wagner, Leiter Geschäftsbereich Kantonsstrassen.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Seitens Kommission stellten sich verschiedene Fragen, so zum Beispiel nach den Schwankungen der Mittelausschöpfung in den vergangenen Jahren. Die Mittel wurden teilweise nicht ausgeschöpft. Die Direktion führte aus, Schwankungen ergäben sich durch Projektverzögerungen wegen Einsprachen und personellen Engpässen, die zur Folge hätten, dass nicht alle Arbeiten ausgeführt werden könnten, sowie Abweichungen beim Winterdienst. Der für den Winterdienst angenommene Betrag stimme nicht immer, da dessen Ausschöpfung stark vom effektiven Schneefall abhänge. 2023 hätten zudem beispielsweise vier Projekte infolge Einsprachen und Projektänderungen verschoben werden müssen und drei Projekte hätten günstiger als prognostiziert abgerechnet werden können. Das Projektportfolio sei grösser als das Investitionsvolumen, damit andere Projekte vorgezogen werden könnten, wenn bei einem Verzögerungen entstehen. In Bezug auf die personellen Engpässe verwies ein Kommissionsmitglied auf die Möglichkeit, Arbeiten an Externe zu vergeben. Die Verwaltung erläuterte, dies sei zwar möglich, aber mit höheren Kosten verbunden. Bei Engpässen, die den betrieblichen Unterhalt betreffen, werde versucht, Arbeiten zu priorisieren. Es werde auf Arbeiten verzichtet, deren Nicht-Erfüllung von den Strassennutzenden nicht bemerkt werde, die nichts mit der Sicherheit zu tun und keine langfristigen Folgen hätten. Leistungen würden vor allem im Bereich der Planung eingekauft.

Eine weitere Frage seitens Kommission war, weshalb im vorliegenden Kredit auch die Umgestaltung von Bushaltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz enthalten sei. Dafür seien bereits im Rahmen einer separaten Landratsvorlage ([2022/411](#)) Mittel bewilligt worden. Die Verwaltung führte aus, mit den im Rahmen dieser separaten Landratsvorlage bewilligten Mitteln solle pro Gemeinde mindestens eine Haltestelle behindertengerecht umgebaut werden können. Werde eine Strasse ohnehin saniert, gebe es kein separates Projekt und der behindertengerechte Umbau werde mit Mitteln aus dem vorliegenden Rahmenkredit finanziert.

Ein Kommissionsmitglied erachtete die Neophytenbekämpfung des Kantons entlang der Kantonsstrassen als ungenügend. Die Direktion erklärte, es werde ein- bis zweimal jährlich geprüft, ob eine Bekämpfung erforderlich sei. Ein anderes Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob die Funktionsfähigkeit der lärmindernden Beläge ebenfalls überprüft werde. Die Verwaltung legte dar, beim lärmindernden Belag gebe es zusätzlich zum mechanischen Alterungsprozess noch den akustischen, im Zuge dessen die Lärmreduzierung nachlasse. Würden die Lärmgrenzwerte überschritten, müsse der Kanton handeln. Der Kanton habe für die Reinigung der lärmindernden Beläge eine neue Wischmaschine angeschafft, mit dem Ziel, die akustische der mechanischen Lebensdauer anzunähern.

Die Kommission stellte fest, dass Infra Suisse Investitionen von 1,8 bis 2,6 % des Wiederbeschaffungswerts empfehle. Investiere der Kantone weiterhin nur 0,96 %, bedeute dies, dass Massnahmen in die Zukunft verschoben würden. Die Direktion bestätigte, dass langfristig die Strassenabschnitte in «schlechtem Zustand» zunehmen würden, die Zielvorgaben langfristig nicht haltbar wären und die Kosten beim baulichen und betrieblichen Unterhalt steigen würden. Ein genauer Betrag könne jedoch nicht beziffert werden, da eine Gegenrechnung schwierig sei. Ein wiederholter Unterhalt sei immer teurer als eine Investition. Mit einem höheren Betrag für Instandsetzung und Korrektion z. B. von jährlich CHF 40 Mio. würden die Strassenabschnitte im schlechten Zustand und die Kosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt konstant bleiben. Ein Kommis-

sionsmitglied verwies darauf, dass es zusätzlich zum Rahmenkredit noch separate Investitionsprojekte gebe, welche die Kantonsstrassen betreffen würden. Die Verwaltung erklärte, im Rahmen dieser Investitionsprojekte würden jeweils nur wenige Kilometer saniert. Auch der beantragte Betrag von jährlich CHF 8,1 Mio. für den betrieblichen und baulichen Unterhalt reiche eigentlich nicht aus und es könne zu Kreditüberschreitungen kommen, beispielsweise aufgrund eines schneereichen Winters.

Die Kommission hielt fest, sollte mit dem kommenden Rahmenkredit 2030–2033 eine Erhöhung der finanziellen Mittel beantragt werden, brauche es ein Konzept beziehungsweise eine Strategie, wie der Nachholbedarf angegangen werden solle. Eine Erhöhung der Mittel allein wäre nicht sinnvoll, da es nicht zuletzt die personellen Ressourcen brauche, um diese überhaupt ausschöpfen zu können. Ein Kommissionsmitglied betonte zudem, dass der tatsächliche Bedarf an zusätzlichen Mitteln stichhaltig nachgewiesen werden müsse. Andere Mitglieder äusserten, werde nichts unternommen, hätten die kommenden Generationen hohe Kosten zu tragen. Mit dem Aufschub der Investitionen werde kein Geld gespart. Überdies, so ein Kommissionsmitglied, werde nicht nur im Tiefbau, sondern auch im Hochbau zu wenig investiert. Die Bereiche müssten gleichbehandelt werden. Die Direktion stimme damit überein, dass in beiden Bereichen mehr investiert werden müsste, um die Werterhaltung langfristig sicherzustellen.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum unveränderten Landratsbeschluss.

05.11.2025 / ps

#### **Bau- und Planungskommission**

Thomas Eugster, Präsident

#### **Beilage**

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

**Landratsbeschluss**

**betreffend Werterhaltung Kantonsstrassen: 4-Jahresbudgetierung 2026-2029; Rahmenausgaben für Instandsetzung und Korrektion sowie baulichen und betrieblichen Unterhalt inkl. erhöhte Entsorgungskosten**

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Instandsetzung und Korrektion der Kantonsstrassen wird für 2026–2029 eine neue einmalige Rahmenausgabe (Investitionsrechnung) von 120'000'000 Franken bewilligt.
2. Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen wird für 2026–2029 eine neue einmalige Rahmenausgabe (Erfolgsrechnung) von 50'400'000 Franken inkl. 18'000'000 Franken für erhöhte Entsorgungskosten bewilligt.
3. Die Ziffern 1 und 2 dieses Beschlusses unterstehen der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Abs. 1 Bst. b. der Kantonsverfassung.

Liestal, **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: