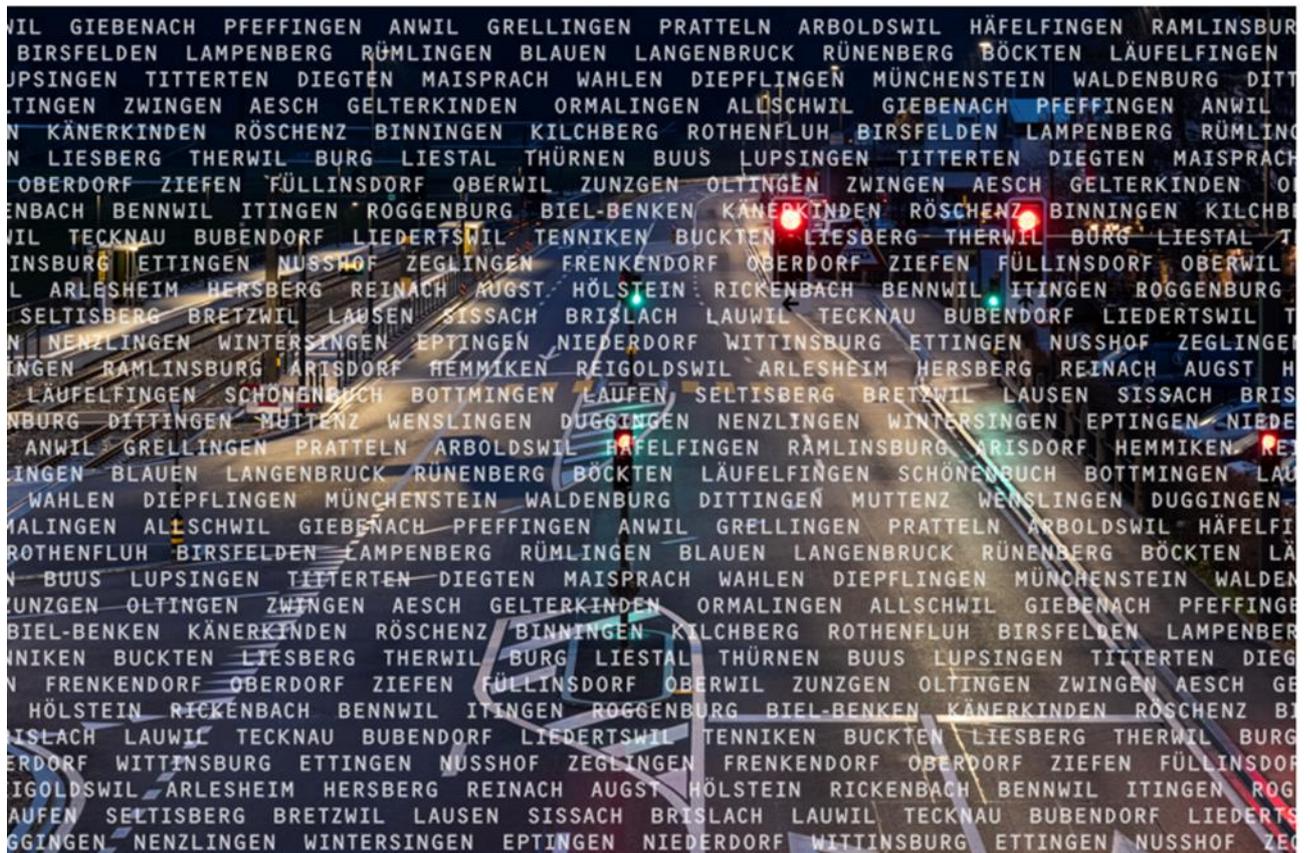


Vorlage an den Landrat

Werterhaltung Kantonsstrassen: 4-Jahresbudgetierung 2026–2029

**Rahmenausgaben für Instandsetzung und Korrektur sowie baulichen und betrieblichen
Unterhalt inkl. erhöhte Entsorgungskosten**
2025/351

vom 19. August 2025



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Das Tiefbauamt Basel-Landschaft ist dafür verantwortlich, dass die Kantonsstrassen betriebsbereit und sicher sind. Um dies zu erreichen und den Wert der Verkehrsinfrastruktur und ihrer Anlagen zu erhalten, braucht es die Instandsetzung und Korrektion samt baulichem und betrieblichem Unterhalt des Kantonsstrassenareals.

Mit Landratsbeschluss Nr. 2013/1573 vom 14. November 2013 zur Vorlage [2013/271](#) vom 13. August 2013 wurden dem Tiefbauamt die finanziellen Rahmenbedingungen für einen 4-Jahreskredit vorgegeben, um die jeweils notwendigen Instandsetzungs- und Unterhaltsarbeiten über vier Jahre auszuführen.

Mit Landratsbeschluss Nr. 2021/1056 vom 16. September 2021 zur Vorlage Nr. [2021/413](#) vom 23. März 2021 bewilligte der Landrat für die Jahre 2022–2025 Rahmenausgaben für Instandhaltung und Korrektion der Kantonsstrassen von 116 Millionen Franken sowie für baulichen und betrieblichen Unterhalt in Höhe von 54,8 Millionen Franken (diese inklusive Entsorgungskosten von 20 Mio. Franken).

Investitionen

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 auf rund 3,14 Mia. Franken beziffert.

Aufgrund der wegen der Teuerung über die vergangenen Jahre steigenden Baukosten, der höheren Aufwendungen durch den Baustoffkreislauf und dem Erstellen einer nachhaltigen Infrastruktur werden neu pro Jahr 30 Mio. Franken statt den bisherigen 29 Mio. Franken benötigt.

Für die 4-Jahresbudgetierung wird dem Landrat eine Rahmenausgabe von 120 Mio. Franken für die Werterhaltung der Kantonsstrassen (Instandsetzung und Korrektion) beantragt. Die beantragten 120 Mio. Franken resp. 30 Mio. Franken pro Jahr entsprechen 0,96 % des Wiederbeschaffungswertes (Preisbasis 2025). Auch wenn diese Summe deutlich unter der Empfehlung der genannten VSS-Norm liegt, ist sie gerade ausreichend, um einerseits den Zustand der Infrastruktur zu erhalten und andererseits die erforderlichen Massnahmen mit dem vorhandenen Personal umzusetzen.

Baulicher und Betrieblicher Unterhalt

Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt werden gesamthaft 32,4 Mio. Franken resp. 8,1 Mio. Franken pro Jahr beantragt. Der Betrag wurde im Rahmen der Sparmassnahmen um 600'000 Franken pro Jahr gekürzt. Zu erwähnen ist, dass sich aktuell der Leistungsauftrag erfüllen lässt. 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 zusätzliche Bäume, Strassenabwasser-Behandlungsanlagen, Bau neuer Busbahnhöfe usw.) und dem zur Verfügung stehenden Personalbestand zeigen. Soll der Leistungsauftrag in bisherigem Umfang erfüllt werden, bedarf es zukünftig weiterer personeller Ressourcen.

Entsorgungskosten

Für die erhöhten Entsorgungskosten der polyzyklisch aromatischen Kohlenwasserstoff-haltigen Kantonsstrassen beantragt der Regierungsrat gesamthaft 18 Mio. Franken resp. 4,5 Mio. Franken pro Jahr. Der Betrag für die Entsorgungskosten wurde gegenüber den letzten Landratsvorlagen

von 2018–2021 und 2022-2025 tiefer angesetzt (-500'000 Franken), da über das ganze Tiefbauamt betrachtet weniger Grossbaustellen umgesetzt werden.

Für die 4-Jahresbudgetierung werden dem Landrat je eine Rahmenausgabe von 120 Mio. Franken für die Werterhaltung der Kantonsstrassen (Instandsetzung und Korrektion) und von 50,4 Franken Mio. für den baulichen und betrieblichen Unterhalt inkl. erhöhten Entsorgungskosten infolge Bundesvorschriften von 18 Mio. Franken beantragt.

1.2. Inhaltsverzeichnis

Inhalt

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.1.1.	<i>Begründung Bedarf</i>	7
2.2.	Ziel der Vorlage	8
2.2.1.	<i>Künftige Situation</i>	9
2.3.	Erläuterungen	9
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.)	10
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	11
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	12
2.6.1.	<i>Investitionskosten, Entsorgungskosten sowie baulichen- und betrieblichen Unterhalt</i>	15
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	15
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	15
3.	Anträge	16
3.1.	Beschluss	16
4.	Anhang	16

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Generell

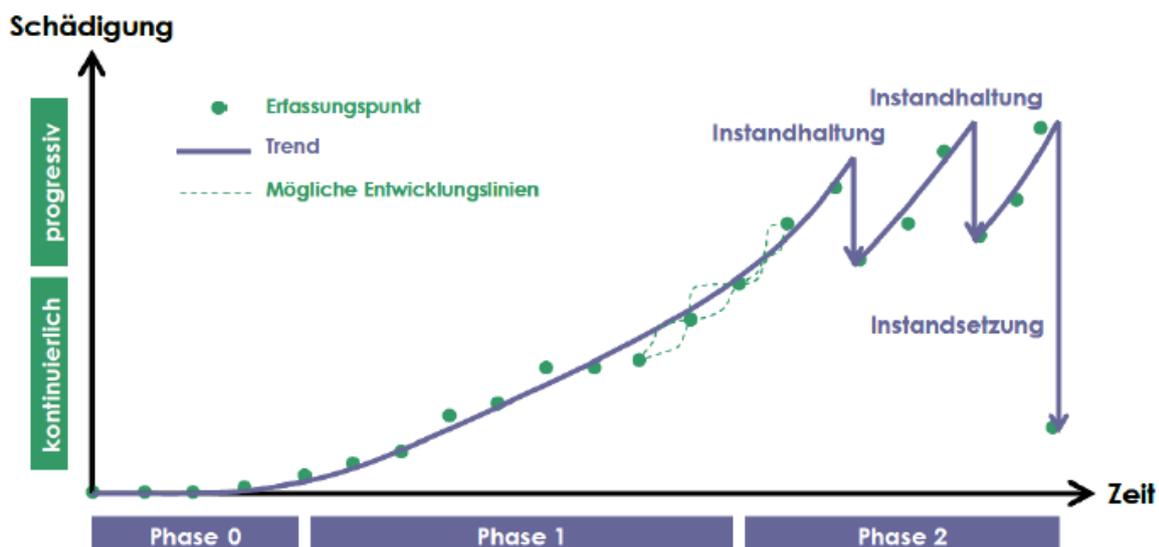
Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft ist gemäss Leistungsauftrag für die Betriebsbereitschaft der Kantonsstrassen inkl. zugehöriger Infrastruktur für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr verantwortlich.

Im Detail ergeben sich daraus folgende Zuständigkeiten:

- Planung und Realisierung von Erhaltungs- und Instandsetzungsprojekten
- Baulicher Unterhalt und Reparaturen an Strassenanlagen
- Reinigung der Fahrbahnen und Nebenanlagen
- Unterhalt der Strassenentwässerung inkl. der Strassenabwasseranlagen (SABA)
- Winterdienst
- Grünpflege
- Reparaturen und Kontrollen von Lichtsignalanlagen, Leiteinrichtungen, Signalisation, Markierung und Beleuchtung
- Beheben von Schäden aus Naturereignissen
- Beheben von Unfallschäden

Für eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist entscheidend, dass die Verkehrssicherheit, die Lebensdauer (Dauerhaftigkeit) und die Funktionalität gewährleistet sind. Die Strassen unterliegen aufgrund von Witterungseinflüssen, Verkehrslasten und anderen Belastungen einem ständigen Verschleiss. Die regelmässigen Unterhalts- und Instandsetzungsmassnahmen sind zwingend erforderlich, um Schäden frühzeitig zu erkennen und zu beheben. Damit wird die Verkehrssicherheit weiterhin gewährleistet (siehe untenstehende Abbildung 1). Zudem kann nur so der Werterhalt sichergestellt werden.

Die Hauptursachen für Schäden sind einerseits mit dem Ausmass und der Art der Verkehrsbelastung und andererseits mit der Alterung im Zusammenhang mit der Tragfähigkeit und der Klimabeanspruchung (Hitze, Frost, Schnee etc.) zu erklären. So vielfältig die Schadensursachen sind, so zahlreich sind auch die Einflussfaktoren. Dabei sind vor allem die Verkehrsbelastung, Alterung, Klima (Temperatur) und Materialeigenschaften von Bedeutung. Die daraus entstehende Entwicklung des Strassenzustandes ist durch mehrere Phasen der Schädigung gekennzeichnet, die durch bestimmte Faktoren gekennzeichnet sind (vgl. Abb. 1).
Abb. 1 Zustandsentwicklung einer Strasse



In der Phase 0 können keine Schäden festgestellt werden bzw. die einzelnen Eigenschaften des Oberbaus befinden sich innerhalb der Bautoleranzen (z. B. festgelegt über Abnahmewerte). Das Ende der Phase ist dann erreicht, wenn eine bestimmte Eigenschaft der Strasse ausserhalb der Toleranz liegt bzw. ein Schaden festgestellt wurde.

Die Zunahme der Schäden erfolgt über eine längere Phase 1 (längere Trendbetrachtung) kontinuierlich, wobei die iterative Änderung des Schädigungsgrads (z. B. innerhalb eines Jahres oder zwischen zwei Messungen) deutlich variieren kann. Diese Variationen sind einerseits auf erste einfache Instandhaltungsmassnahmen zurückzuführen und andererseits auf die Streuungen in den Beanspruchungen. Das Ende der Phase ist dann erreicht, wenn die kontinuierliche Schadenszunahme in eine progressive Entwicklung übergeht. Die genaue Festlegung des Übergangszeitpunkts ist oft nicht möglich und drückt sich in vielen Fällen durch eine deutliche Zunahme von Instandhaltungsaktivitäten aus. Bei ausreichenden Geldmitteln wird in dieser Übergangsphase eine erste Instandsetzungsmassnahme vorgenommen. Ansonsten erfolgt zwangsläufig der Übergang in die Phase 2.

Die Phase 2 ist durch eine progressive Zunahme des Schädigungsgrads gekennzeichnet. Der Nutzer wird durch den schlechten Strassenzustand beeinträchtigt. Charakteristisch für diese Phase sind umfangreichere Massnahmen im kleinen baulichen Unterhalt (in Abb. 1 mit Instandhaltung bezeichnet), die den Zustand immer wieder aus dem kritischen Bereich führen. Dies kann jedoch in der Regel nur vorübergehend erreicht werden, sodass die progressive Schadensentwicklung nach solchen Massnahmen wieder auftritt. Das Ende der Phase ist erreicht, wenn eine Instandsetzungs- oder Erneuerungsmassnahme den Strassenzustand nicht mehr aus dem kritischen, progressiven Bereich führt oder die Strasse den Nutzenden nicht mehr oder nur eingeschränkt zur Verfügung steht.

Für die Fahrbahnen erhebt gemäss der VSS Norm 90425 das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft im definierten Vierjahresrhythmus den Zustand der Strassenoberfläche.

Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft nutzt das Erhaltungsmanagementsystem inFaros, um die Ergebnisse der Zustandserfassung der Kantonsstrassen zu verwalten. Dieses System unterstützt die Entscheidungsfindung bei der Planung und Priorisierung von Massnahmen zur Erhaltung und Instandsetzung von Fahrbahnen. Hierbei werden die kurz-, mittel- und langfristigen Auswirkungen verschiedener Erhaltungsszenarien dargelegt. Erhaltungsszenarien mit unterschiedlichen Budgetbegrenzungen und/oder Erhaltungsstrategien können für das gesamte Netz, Teilnetze oder Teilsysteme definiert werden. Bereits beschlossene Massnahmen können in die Berechnungen integriert werden, sodass Erhaltungsprojekte zügig definiert werden. inFaros unterstützt die Erhaltungsplanung mit Prognosen zu Finanzbedarf, Zustandsentwicklung, vorgeschlagenen Massnahmen sowie Langzeitanalysen. Die Ergebnisse werden den Anwendenden direkt visualisiert und in Form von Berichten aufbereitet. Damit können Netzzustandsberichte oder der Budgetbedarf inklusive zugehöriger Finanzbedarfs- und Zustandsentwicklung sowie die Listen von durchgeführten und empfohlenen Erhaltungsmassnahmen erstellt werden.

Die Kantonsstrassen müssen während ihrer Gebrauchsdauer angepasst werden, weil sich die Bedürfnisse der Nutzer im Laufe der Zeit ändern und neue Normen sowie gesetzliche Vorgaben erfüllt werden müssen. Diese Anpassungen sind notwendig, um den gestiegenen Verkehrsmengen, den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den Erwartungen an umweltfreundliche Lösungen gerecht zu werden. Zudem können neue Technologien und Materialien bessere Infrastrukturlösungen ermöglichen. Indem Strassen entsprechend den aktuellen Anforderungen und Normen gestaltet werden, kann eine sichere, effiziente und nachhaltige Verkehrsführung gewährleistet werden.

Sonderfaktoren

Bauen im Rahmen der Klimastrategie

Im Zuge der Klimastrategie des Kanton Basel-Landschaft werden vermehrt Grünflächen geschaffen, welche zur Verbesserung der Biodiversität beitragen. Durch die Schaffung von Grünflächen und die Integration von Natur in städtische Räume wird nicht nur das Mikroklima verbessert, sondern es werden auch Lebensräume für verschiedene Tier- und Pflanzenarten geschaffen. Das Bauen im Rahmen der Klimastrategie im Kanton Basel-Landschaft kann teurer und aufwendiger werden, da zusätzliche Anforderungen an Nachhaltigkeit, Energieeffizienz, umweltfreundliche und ressourcenschonende Materialien gestellt werden. Diese Anforderungen können sowohl die Baukosten erhöhen, den Planungs- und Genehmigungsprozess verlängern und den betrieblichen Unterhalt erhöhen.

Bauen unter der Berücksichtigung des Baustoffkreislaufes

Bei der Erstellung der nachhaltigen Infrastruktur muss darauf geachtet werden, dass diese im Sinne des Baustoffkreislaufes errichtet und rückgebaut werden kann, ohne dass dies einen Einfluss auf deren Dauerhaftigkeit hat.

Polyzyklisch aromatische Kohlenwasserstoff-haltige Kantonsstrassen

Es ist bekannt, dass rund 69 % der Kantonsstrassen älter als 30 Jahre sind. Bei diesen Strassen muss tendenziell mit einer höheren polyzyklisch aromatischen Kohlenwasserstoff-Belastung gerechnet werden. PAK-belastete Asphaltbeläge, welche bis 1983 eingebaut wurden, müssen gemäss gesetzlichen Bestimmungen des BAFU zwingend über eine thermische Verwertung erfolgen. Die anfallenden Mengen des PAK-haltigen Belags können stark variieren. Faktoren wie Baugrund und Anzahl Baustellen spielen eine entscheidende Rolle.

Anpassungen an neue Vorschriften und Bedürfnisse

Wenn Strassen Instand gesetzt werden oder bei Korrekturen, müssen neben den eigentlichen Erneuerungsarbeiten auch die neusten Normen und Sicherheitsvorschriften umgesetzt werden (z. B. behindertengerecht). Ausserdem werden die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs im Sinne einer nachhaltigen Infrastruktur einbezogen.

Des Weiteren ist auch dem Lärmschutz und der Behebung von Unfallschwerpunkten besondere Beachtung zu schenken. So werden die Strassenbreiten aufgrund der zu erwartenden, massgebenden Begegnungsfälle von Fahrzeugen bestimmt, wobei sich das Tiefbauamt eher am unteren Rand der gültigen Normen positioniert.

2.1.1. Begründung Bedarf

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 auf rund 3,14 Mia. Franken beziffert.

Die beantragten 120 Mio. Franken resp. 30 Mio. Franken pro Jahr entsprechen 0,96 % des Wiederbeschaffungswertes (Preisbasis 2006). Diese Summe ist gerade ausreichend, um einerseits den Zustand der Infrastruktur zu halten und andererseits mit dem vorhandenen Personal umzusetzen.

Mittels dem dualen Erhaltungsmanagement können die finanziellen Mittel optimal für den Werterhalt der Kantonsstrassen eingesetzt werden, da damit die optimale Instandsetzungsmassnahme zum optimalen Zeitpunkt bestimmt werden kann. Durch die

periodischen Zustandserfassungen und den darauffolgenden Analysen kann das Tiefbauamt präzise entscheiden, wann und welche Instandsetzungsmassnahmen ausgeführt werden sollten, um sowohl den aktuellen Zustand der Strassen zu berücksichtigen als auch zukünftige Schäden zu vermeiden.

Dank dieser gezielten Strategie konnte der Zustand der Kantonsstrassen in den letzten Jahren (2017–2024) gehalten werden (siehe Abbildung 2). 81 % sind im Jahr 2024 in einem ausreichenden Zustand, die restlichen 19 % kritisch oder schlecht.

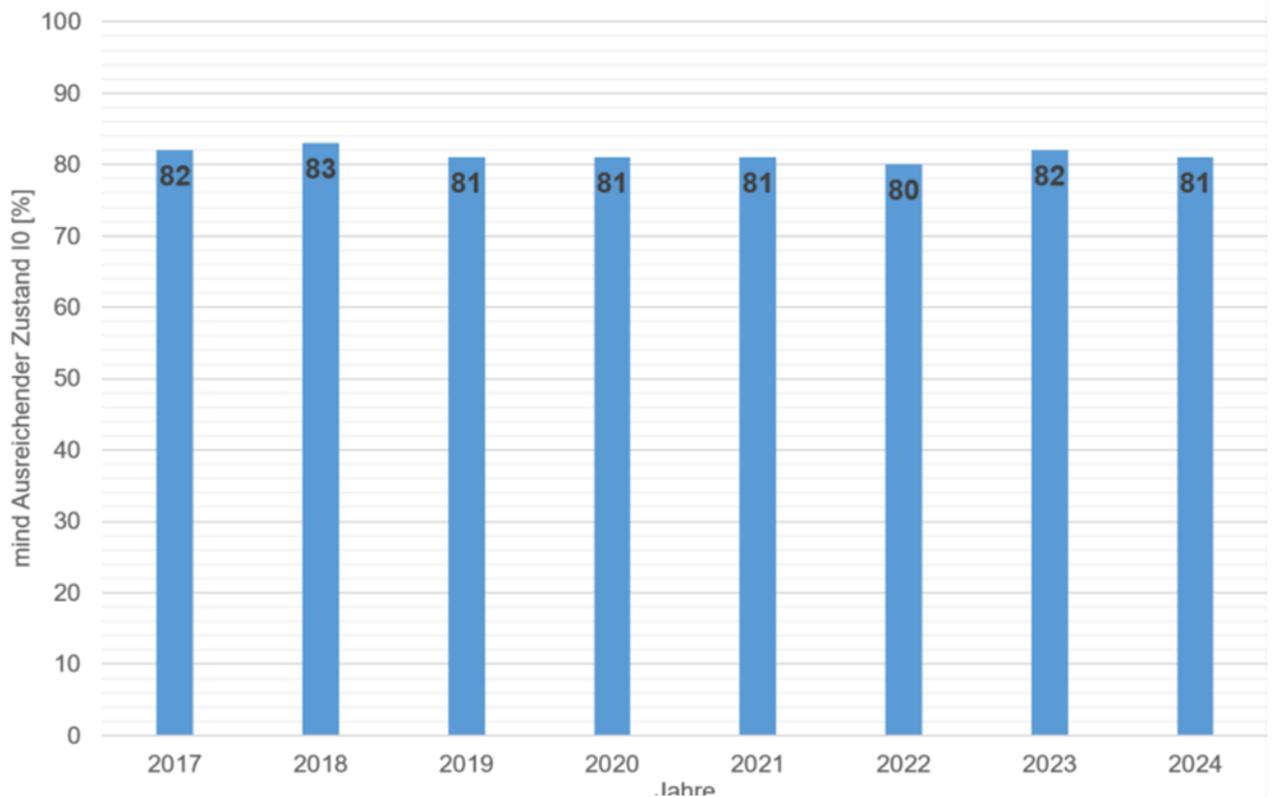


Abbildung 2, Entwicklung der I0 (Oberflächenschäden) im mind. ausreichendem Zustands in den Jahren 2017–2024

Der Zustandsindex (I0) ist ein Wert, welcher die Oberflächenschäden einer Strasse bewertet. Er gibt an, wie stark eine Strasse durch verschiedene Oberflächenschäden beeinträchtigt ist. Die Schäden können sich in Form von Rissen, Schlaglöcher, Spurrinnen, Kornverlust etc. an der Oberfläche manifestieren. Je nach Schwere der Schäden und ihrer Verteilung auf der Strecke, wird der Indexwert berechnet. Ein hoher Wert für I0 deutet auf schwerwiegende Schäden hin, die rasch behoben werden müssen, während ein niedriger Wert auf eine gut erhaltene Oberfläche hinweist. Das Ziel eines systematischen Erhaltungsmanagements ist es, den Anteil der Kantonsstrassen welchen einen kritisch bis schlechten Zustandsindexwert (= Strassenzustand) aufweisen, so gering wie möglich zu halten, da ansonsten ein Werkeigentümerhaftungsproblem entsteht.

2.2. Ziel der Vorlage

Mit der Fortschreibung der 4-Jahresbudgetierung und der Bewilligung der Rahmenausgaben für die Jahre 2026–2029 sollen, wie auch bei den Rahmenausgaben 2022–2025 (nach geltendem Finanzhaushaltsgesetz: Ausgabenbewilligung), die finanziellen Mittel gezielt eingesetzt werden, um den Wert der Infrastrukturen optimal zu erhalten und gleichzeitig möglichst viele Strassenkilometer zu erneuern.

2.2.1. Künftige Situation

In den letzten Jahren sind einige neue Aufgaben/Anforderungen hinzugekommen, welche die Erhöhung der Ausgaben für den Werterhalt pro Jahr von 29 Mio. Franken auf 30 Mio. Franken rechtfertigen:

- **Lärmarme Beläge:** Diese Beläge haben eine kürzere Lebensdauer als konventionelle Beläge trotz des speziellen Reinigungsverfahrens; das Tiefbauamt rechnet mit einer Lebensdauer von ca. 15 Jahren statt 20–25 Jahren wie bei konventionellen Belägen. Zudem wurde der Ersteinbau vom Bund mit Beiträgen unterstützt; dieser entfällt beim Ersatz.
- **Bushaltestellen:** Bei 176 Bushaltestellen gibt es Buswartehallen. Das Tiefbauamt ist seit 2020 für deren baulichen Unterhalt entlang den Kantonsstrassen zuständig.
- **Teuerung:** Der Teuerungsindex im April 2025 lag bei 114,1 % bezogen auf Oktober 2020 im Vergleich (Basis 100 %), d. h. die Baukosten im Tiefbau haben sich um 14,1 % erhöht.

Für die Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen wird auf der Grundlage der vorhergehenden Ausführungen eine Rahmenausgabe von 120 Mio. Franken sowie eine Rahmenausgabe von 50,4 Mio. Franken für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen inkl. 18 Mio. Franken für erhöhte Entsorgungskosten infolge Bundesvorschriften und dem Baustoffkreislauf beantragt.

2.3. Erläuterungen

Die Rahmenausgabe für die Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen wurde leicht erhöht. Im Tiefbau werden die Kosten durch längere Planungsprozesse, steigende Materialpreise und höhere Entsorgungskosten beeinflusst. Das Bauen im Sinne des Baustoffkreislaufs und der Klimastrategie erhöht die finanziellen Aufwendungen in der Investitionsrechnung für die Instandsetzung und Korrektur. Im gleichen Zusammenhang steigt auch der Aufwand für den Betrieb und Unterhalt. Des Weiteren führen die aufwendige Genehmigungsverfahren welche die Planung verlängern, ebenso zur Erhöhung der Kosten.

Für die Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen sind pro Jahr 30 Mio. Franken vorgesehen.

Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt werden gesamthaft 32,4 Mio. Franken resp. 8,1 Mio. Franken pro Jahr beantragt. Der Betrag wurde im Rahmen der Sparmassnahmen um 600'000 Franken pro Jahr gekürzt. Zu erwähnen ist, dass sich aktuell der Leistungsauftrag erfüllen lässt. 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 zusätzliche Bäume, Strassenabwasser-Behandlungsanlagen, Bau neuer Busbahnhöfe usw.) und dem zur Verfügung stehenden Personalbestand zeigen. Soll der Leistungsauftrag in bisherigem Umfang erfüllt werden, bedarf es zukünftig weiterer personeller Ressourcen. Die zweite Rahmenausgabe für die Kostenart 3141 0000 «Baulicher- und betrieblichen Unterhalt» entspricht ebenfalls den aktuellen Beträgen der Jahresbudgets, welche für die Jahre 2026–2029 hochgerechnet sind.

Aufgrund von Bundesvorgaben muss PAK-haltiges Material aus dem Strassenkörper entfernt werden. Dies hat zur Folge, dass die Aufwendungen für die Entsorgung sehr hoch sind. Der Betrag der Entsorgungskosten wurde gegenüber den letzten Landratsvorlagen reduziert (-500'000 Franken), da über das ganze Tiefbauamt weniger grosse Baustellen umgesetzt werden.

Die Aufteilung auf 4 Jahre hat sich bis jetzt bewährt, da sich dadurch eine gewisse Planungssicherheit und Flexibilität ergibt. Auch auf Bundesebene und beim

Agglomerationsprogramm hat sich diese Praxis bewährt, dass die Aufteilung in 4 Jahrestanchen bewilligt wird.

Vorteile des Vierjahreskredits:

- Ausschreibung von ganzen Projektabschnitten anstelle von 2–4 jährlichen Bauetappen.
- Vermehrte Ausschreibung der Planeraufträge für ganze Projektabschnitte.
- Dank kürzeren Abläufen können bauliche Massnahmen zeitgerecht eingeleitet werden. Dadurch sinken die Kosten für den Werterhalt.
- Synergien mit den Gemeinden und den verschiedenen betroffenen Werken können noch stärker genutzt werden, wenn über die Jahresdatumsgrenze gebaut werden kann (z. B. Entfall von Provisorien).
- Weniger jährlichkeitsbedingte Provisorien.
- Dank kürzeren Verfahren werden Projektrisiken reduziert.

Vorteile für alle Beteiligten (Kanton, Gemeinden, Werke, Planer und Bauunternehmen):

- Die Arbeiten werden jeweils über das ganze Jahr verteilt ausgeführt, damit werden die bisherigen Auslastungsspitzen bei den Planungsbüros und Bauunternehmen gebrochen und die Auslastung ausgeglichener.
- Die massive Häufung der Strassenbaustellen in den Sommermonaten nimmt ab, was sich auf den Verkehrsfluss und die Risiken für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Fuss- und Veloverkehr positiv auswirkt.
- Die Wirtschaftsoffensive wird mit einer weiteren Verkürzung der Abläufe aktiv unterstützt. Der entsprechende Werterhalt kann zeitgerecht ausgeführt werden.

2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.)

Das Vorhaben Werterhaltung Kantonsstrassen: 4-Jahresbudgetierung 2026–2029; Rahmenausgaben für Instandsetzung und Korrektur und baulichen und betrieblichen Unterhalt inkl. erhöhte Entsorgungskosten steht in Bezug zu folgenden Zielsetzungen der Mittelfristplanung des Regierungsrates.

LFP 4 – MOBILITÄT

Herausforderungen und Strategische Stossrichtung

Um die zunehmende Mobilität langfristig zu bewältigen, braucht es ein leistungsfähiges Verkehrsnetz mit qualitativ überzeugenden Schienen- und Strasseninfrastrukturen. Primär gilt es, die bereits existierenden Infrastrukturen voll auszuschöpfen, bevor neue gebaut werden. Neben einer effizienten Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen im Raum soll auch das Gesamtverkehrssystem helfen, das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden zu fördern und die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Die Grundversorgung ist nach wie ein zentraler Gedanke. Dennoch werden die Mobilitätsteilnehmenden künftig um eine höhere Beteiligung an den von ihnen verursachten Kosten nicht herumkommen.

LFP 11 – KLIMAWANDEL UND NATÜRLICHE RESSOURCEN

Baustoffkreislauf Regio Basel

Rückbaustoffe und Aushubmaterial (Bauabfälle) machen mengenmässig den weitaus bedeutendsten Abfallstrom aus. Gleichzeitig ist der Ressourcenbedarf der Bauwirtschaft ungebrochen hoch. Durch die Trennung der Bauabfälle und deren Aufbereitung in Verwertungs- und Aushubwaschanlagen lassen sich diese Abfallstoffe zu hochwertigen Recycling-Baustoffen aufbereiten. Diese wiederum können in der Bauwirtschaft als Ressourcen eingesetzt werden. Dadurch werden wertvolle Primärrohstoffe eingespart und knapper Deponieraum geschont. Zudem generiert die Aufbereitung von Bauabfällen eine regionale Wertschöpfung. Trotz des grossen

Potenzials von Recycling-Baustoffen hat sich in der Region Basel noch keine eigentliche Kreislaufwirtschaft für Baustoffe durchgesetzt. Dies führt dazu, dass nach wie vor zu viele Bauabfälle in der Grössenordnung von einer Million Tonnen pro Jahr deponiert und zu wenig Recycling-Baustoffe eingesetzt werden. Zudem gestaltet sich die raumplanerische Sicherung von neuen Deponiestandorten als unverzichtbares Element des Baustoffkreislaufes schwierig und gefährdet die Entsorgungssicherheit. Die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben im Dezember 2017 das partnerschaftliche Geschäft «Abfallplanung Basel-Landschaft und Basel-Stadt 2017» genehmigt. Ein Schwerpunktthema dieser bikantonalen Abfallplanung ist die verstärkte Wiederverwertung von Bauabfällen. Zur Umsetzung dieses Ziels wird eine Strategie mit folgenden Eckpunkten erarbeitet und implementiert:

- Steigerung der Nachfrage nach Recycling-Baustoffen durch eine kantonale Selbstverpflichtung sowie durch die Wahrnehmung einer Vorbildfunktion von Kantonen und Gemeinden.
- Seit 1. Januar 2024 wird in Trag- und Binderschichten in den Strassenbelägen des Kantons Basel-Landschaft eine Mindestmenge von 50 M.- % Ausbauasphalt gefordert.
- Sicherstellung eines sorgsameren Umgangs mit dem knappen Deponieraum im Kanton Basel-Landschaft durch geeignete Betreibermodelle und angemessene Tarifstrukturen.
- Schaffung von guten Rahmenbedingungen für Aufbereitungsanlagen für Bauabfälle in der Region Basel.
- Raumplanerische Sicherstellung der Entsorgungssicherheit durch die Festlegung von ausreichend geeigneten Deponiestandorten.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Bund:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) vom 19. Dezember 1958; Stand 1. April 2024
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG, SR 814.01) vom 7. Oktober 1983; Stand 1. April 2025
- Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) vom 15. Dezember 1986; Stand 1. Januar 2025
- Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG, SR 725.13) vom 30. September 2016; Stand 1. Januar 2018
- Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) vom 8. März 1960; Stand 1. Januar 2023
- Nationalstrassenverordnung (NSV; SR 725.111) vom 7. November 2007; Stand 1. April 2024
- Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung, VVEA, SR 814.600) vom 4. Dezember 2015; Stand 1. Januar 2025

Kanton Basel-Landschaft:

- Strassengesetz (SGS 430) vom 24. März 1986; Stand 1. April 2022
- Verfassung des Kanton Basel-Landschaft 3.4 Volksabstimmungen § 31 Abs. 1 Bst. b. vom 17. Mai 1984; Stand 20. November 2023
- Umweltschutzgesetz (USG BL, SGS 780) vom 27. Februar 1991; Stand 1. Januar 2023
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV, SGS 400.11) vom 27. Oktober 1998; Stand 1. März 2024
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), [Beschluss vom 25. Januar 2024](#)

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

Vgl. 2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum (§ 33 Abs. 2 FHG)			
Die Ausgabe ist		(§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)	
<input checked="" type="checkbox"/> Neu	<input type="checkbox"/> Gebunden	<input checked="" type="checkbox"/> Einmalig	<input type="checkbox"/> Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Rahmenausgabe:	Profit-Center: P2301	Kt:	3111 0000 3112 0000 3112 0010 3120 0040 3131 0000 3132 0000 3141 0000 3151 0000	Kontierungsobj.:	502565 502566
Verbuchung	<input checked="" type="checkbox"/> Erfolgsrechnung			<input type="checkbox"/> Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			50'400'000		

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

Vgl. 2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum (§ 33 Abs. 2 FHG)			
Die Ausgabe ist		(§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)	
<input checked="" type="checkbox"/> Neu	<input type="checkbox"/> Gebunden	<input checked="" type="checkbox"/> Einmalig	<input type="checkbox"/> Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Rahmenausgabe:	Profit-Center: P2301	Kt:	5010 0010	Kontierungsobj.:	702142
Verbuchung	<input type="checkbox"/> Erfolgsrechnung		<input checked="" type="checkbox"/> Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			120'000'000		

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2026	2027	2028	2029	Total
A	Investitionsausgaben	2301	5	30 Mio.	30 Mio.	30 Mio.	30 Mio.	120 Mio.
E	Beiträge Dritter*		6					
	Nettoausgabe			30 Mio.	30 Mio.	30 Mio.	30 Mio.	120 Mio.

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung
 Ja

 Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2026	2027	2028	2029	Total
A	Baulicher- und betrieblicher Unterhalt	2301	3	8,1 Mio.	8,1 Mio.	8,1 Mio.	8,1 Mio.	32,4 Mio.
A	Entsorgungskosten	2301	3	4,5 Mio.	4,5 Mio.	4,5 Mio.	4,5 Mio.	18 Mio.
A	Bruttoausgabe			12,6 Mio.	12,6 Mio.	12,6 Mio.	12,6 Mio.	50,4 Mio.
	Nettoausgabe			12,6 Mio.	12,6 Mio.	12,6 Mio.	12,6 Mio.	50,4 Mio.

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die jährlichen Ausgaben sind im aktuell gültigen AFP 2025–2028 wie auch im Investitionsprogramm 2025–2034 enthalten. Die Mittel für das Jahr 2029 werden für die Erfolgsrechnung mit dem AFP 2026–2029 im gleichen Masse wie in den Vorjahren eingestellt.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Das Agglomerationsprogramm Basel der 3. und 4. Generation enthält pauschale Massnahmen. Da der Realisierungszeitpunkt der einzelnen Massnahmen sehr unsicher ist, wurde auf eine Anmeldung verzichtet. Es ist aber bekannt, dass viele Massnahmenträger ihre Massnahmen nicht zeitgerecht umsetzen können. Dadurch werden Finanzmittel frei. Instandsetzungsmassnahmen sind nicht beitragsberechtigt; wenn aber z. B. neu ein Trottoir realisiert wird, kann dies angemeldet werden. Wenn der Realisierungstermin konkret ist (Landerwerb und Planaufgabe), werden mit der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogrammes Möglichkeiten abgeklärt und entsprechende Gesuche gestellt.

Da der mögliche Umfang der Beiträge sehr unsicher ist, werden keine reduzierten Nettokosten ausgewiesen. Ein Beitrag kann aber max. im Umfang von 5–10 % der jährlichen Instandhaltungskosten erwartet werden.

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Die Abrechnung der Rahmenausgabe für den baulichen und betrieblichen Unterhalt inkl. erhöhte Entsorgungskosten erfolgt via die Erfolgsrechnung. Es werden keine zusätzlichen Unterhalts-, Abschreibungs- oder Zinskosten erzeugt.

Die Abrechnung der Rahmenausgabe für die Instandsetzung und Korrektur der Kantonsstrassen erfolgt via Investitionsrechnung. Es werden Abschreibungs- und Zinskosten generiert. Die erfolgten Investitionen werden jeweils per Ende Jahr aktiviert, da sie bei Instandsetzungen auch laufend in Betrieb genommen werden; es gibt kein eigentliches Eröffnungsdatum. Die in nachstehender Tabelle ausgewiesenen Folgekosten sind annähernd berechnet und dienen als Orientierung. Zu Grunde gelegt sind die jeweiligen Jahresbudgets gemäss Finanzplanung. Die Zuordnung der Investitionen zu den unterschiedlichen Abschreibungsdauern erfolgt prozentual, sie basiert auf Erfahrungswerten. Die anfallenden Folgekosten werden ab dem ersten vollständigen Jahr der möglichen Inbetriebnahme 2026 für die Folgejahre kumuliert.

Zusammenfassung Folgekosten in CHF			PC	Kt	2026	2027	2028	2029	2030
A	1	Nettoinvestitionen			30'000'000	60'000'000	90'000'000	120'000'000	120'000'000
A	2	Zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)		31/30	0	0	0	0	0
A		Zusätzliche Unterhaltskosten		31	0	0	0	0	0
A		Abschreibungen	2301	33	750'000	1'500'000	2'250'000	3'000'000	3'000'000
A		Zinskosten <i>kalk. Zinssatz</i> 4 %	2102	34	600'000	1'200'000	1'800'000	2'400'000	2'400'000
A		Folgekosten brutto			1'350'000	2'700'000	4'050'000	5'400'000	5'400'000
A	3	Folgertrag brutto		42/43					
E	2-3	Folgekosten netto			1'350'000	2'700'000	4'050'000	5'400'000	5'400'000
A		Rückbaukosten:	---						
	4	Zus. Stellenprozent in FTE			0	0	0	0	0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

Die Werterhaltung der Kantonsstrassen (Instandsetzung und Korrektur) sowie die Entsorgungskosten sind eine hoheitliche und gesetzlich notwendige Aufgabe des Kantons.

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Duales Erhaltungsmanagement: präventive Sanierung der über 30-jährigen Strassenabschnitte sowie geplante, zustandsbezogenen (kurative) Erhaltung des Strassennetzes.	Gesetzesänderungen
Verkürzung der einzelnen Projekte führt zu mehr Projektstabilität und zu kürzeren Bauzeiten auf den Verkehrsachsen.	Zunahme der Komplexität und Ansprüche in den Projekten können zu Projektverzögerungen führen.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Kosten / Nutzen:

Die Grundlage für die 4-Jahresbudgetierung bildet bei der Planung der Instandsetzungen das duale Erhaltungsmanagement, welches durch einen RRB (Nr. 1385 vom 5. September 2006) genehmigt worden ist. Es sieht sowohl eine präventive Sanierung der über 30-jährigen Strassenabschnitte vor und andererseits beinhaltet es die geplante, zustandsbezogenen (kurative) Erhaltung des Strassennetzes. Der Zustand der Strassen wird periodisch mit Zustandserfassungen ermittelt, daraus werden Erhaltungsmassnahmen abgeleitet. Diese legen fest, wie am optimalsten und am kostengünstigen die Instandsetzungsmassnahmen ausgeführt werden müssen. Diese Massnahmen werden mittels einer Mehrjahresplanung mit Einbezug aller möglichen Partner wie Werke, Gemeinden, ÖV, etc. koordiniert.

Gesamtbeurteilung:

Zum Bereich Strassenunterhalt im Jahresbudget des Tiefbauamtes zählen in der Erfolgsrechnung der jährliche Sachaufwand für den baulichen und betrieblichen Unterhalt sowie in der Investitionsrechnung die jährlichen Ausgaben für die Instandsetzung und für die Korrektur der Kantonsstrassen.

Der Aufwand für den baulichen und betrieblichen Unterhalt (Kostenart 3141 0000) ist nur bedingt planbar, da er auch durch nicht beeinflussbare Faktoren wie z. B. besondere Ereignisse oder unterschiedliche Wetterverhältnisse von Jahr zu Jahr grösseren Schwankungen ausgesetzt ist. Am stärksten sind die Abweichungen beim Aufwand für den Winterdienst. Zurzeit ist es schwierig abzuschätzen, wie hoch der Einfluss der Klimastrategie auf die Aufwendungen für den baulichen und betrieblichen Unterhalt sein werden.

Mit der Einführung der dualen Erhaltungsstrategie (RRB Nr. 1385 vom 5. September 2006) betreffend Standards Verkehrsinfrastruktur (Kantonsstrassen) wurde anerkannt, dass der minimale Mittelbedarf für die nachhaltige Erhaltung der Kantonsstrassen pro Jahr ca. 25–30 Mio. Franken (Preisbasis 2006) beträgt. Diese Investitionen wurden im Investitionsprogramm mit Vorrang berücksichtigt und mit den jeweiligen Jahrest ranchen als gesamter Budgetkredit für Projekte zur Instandsetzung und Korrektur von Kantonsstrassen eingesetzt. Der Betrag entspricht ca. 0,96 % des Wiederbeschaffungswertes der Kantonsstrassen. Im Jahr 2025 beträgt der Wiederbeschaffungswert der Kantonsstrasseninfrastruktur rund 3,14 Mia. Franken (Preisbasis 2025). Verglichen mit dem langfristig erforderlichen mittleren Erfahrungswert von 1,5 % (vom Wiederbeschaffungswert) ist man mit den Investitionen an der unteren Grenze, da gemäss der VSS Norm 40986 der festgelegte Wert von 1,8 %–2,6 % des Wiederbeschaffungswertes pro Jahr für den Werterhalt aufzuwenden ist.

Mit der dualen Erhaltungsstrategie hat das Tiefbauamt bisher gute Erfahrungen gemacht. Mit dieser Strategie kann man das Ende der technischen Nutzungsdauer hinauszögern.

2.6.1. Investitionskosten, Entsorgungskosten sowie baulichen- und betrieblichen Unterhalt

Die Rahmenausgaben umfassen die einzelnen Jahrest ranchen der Finanz- und Investitionsplanung von 2026–2029.

Die Jahrest ranchen von durchschnittlich 30 Mio. Franken für die Instandsetzung und Korrektur werden der Kostenart 5010 0010 in der Investitionsrechnung und den entsprechenden Innenaufträgen belastet.

Die einzelnen Jahrest ranchen von durchschnittlich 8,1 Mio. Franken für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kostenart 3141 0000 und die einzelnen Jahrest ranchen von 4,5 Mio. Franken für Entsorgungskosten der Kostenart 3141 0000 in der Erfolgsrechnung und den entsprechenden Innenaufträgen belastet.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Die Vorlage führt zu keinen Regulierungen gemäss § 4 des KMU-Entlastungsgesetz.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für die Instandsetzung und Korrektur 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, 19. August 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über Werterhaltung Kantonsstrassen; Ausgabenbewilligung 2026 - 2029

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 von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: