

Protokoll

47. Sitzung

vom Donnerstag, 24. März 2022, 10.00–12.00 und 13.30–16.30 Uhr

Abwesend Vormittag: Cucè Tania, Dätwyler Martin, Eugster Thomas, Inäbnit Sven, Jaun Désirée, Werthmüller Regina

Abwesend Nachmittag: Cucè Tania, Dätwyler Martin, Eugster Thomas, Inäbnit Sven, Jaun Désirée, Werthmüller Regina

Kanzlei: Klee Alex

Traktanden

1. Begrüssung, Mitteilungen 2319
2. Zur Traktandenliste 2322
3. Nachrücken in den Landrat / Anlobung von Ronja Jansen 2323
4. Anlobung von für die Amtsperiode 1. April 2022 – 31. März 2026 neu gewählten Mitgliedern der Gerichte 2323
5. Wahl eines Mitglieds der Finanzkommission anstelle der zurückgetretenen Mirjam Würth 2324
6. Wahl der Mitglieder der Kantonalen Taxations- und Erlasskommission durch den Landrat für die Amtsperiode vom 1. April 2022 bis 31. März 2026 2324
7. Wahl der Mitglieder der Fachkommission Aufsicht Staatsanwaltschaft und Jugendanwaltschaft Basel-Landschaft für die Amtsperiode vom 1. April 2022 bis 31. März 2026 2324
8. Totalrevision Gesetz vom 12. Januar 1981 über die Versicherung von Gebäuden und Grundstücken (Sachversicherungsgesetz; SGS 350): Gebäudeversicherungsgesetz Basel-Landschaft (GVG BL) und Dekret zum Gebäudeversicherungsgesetz Basel-Landschaft (GVD BL) 2324
9. Frenkendorf: Erneuerung und Umgestaltung Bushof Frenkendorf-Füllinsdorf; Ausgabenbewilligung für die Realisierung 2325
10. Therwil: Umgestaltung Bahnhofstrasse; Ausgabenbewilligung für die Projektierung und die Realisierung 2327
11. Netzenunterführung Sissach – Verkehrsentlastung: Dynamische Sensitivitätsanalyse und Reduktion Planungshorizont 2328
12. Fragestunde der Landratssitzung vom 24. März 2022 2331
13. Sicheres Schwimmen vor dem Eintritt in die 1. Primarklasse 2335
14. Zivildienstleistende an Baselbieter Sekundarschulen 2336
15. Realisierung von Projekten im Bereich Wasserstoff 2336
16. Forderungskatalog der KGIV 2337
17. Verkehrsüberlastung Gelterkinden Sissach – Fragen zum Bericht 2337
18. Subvention WP-Wassererwärmer 2337

19. Verkehrsflächen steuern	2340
20. Kantonales Park & Ride Konzept	2342
21. Basel-Landschaft und Basel-Stadt als Pilotgebiete des Bundes für Mobilty Pricing	2342
22. Minimale Anzahl an Ladestationen für eBikes an Plätzen mit grossem Publikumsverkehr	2344
23. Förderprogramm für E-Bike-Ladestationen	2347
24. Nachhaltige e-Mobilität	2347
25. E-Busse bis 2030	2352
26. Kosten-Halbierung des U-Abos	2353
27. Gratis U-Abo fürs Baselbiet	2357
50. Verdichtetes Bauen	2358
58. Armutsstrategie I: Bezahlung für Teilnahme an Beschäftigungsprogrammen für Asylsuchende	2358
59. E-Collecting	2358
83. Finanzielle Unterstützung für Gastfamilien	2358

Nr. 1399

1. Begrüssung, Mitteilungen

2021/745; Protokoll: gs, ps

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) begrüsst zur Sitzung.

– *Tickets fürs ESAF*

Das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest, kurz ESAF, ist das grösste wiederkehrende Sportereignis der Schweiz und auch eines der grössten Volksfeste unseres Landes. Es findet am 27./28. August 2022 in Pratteln statt. Die Mitglieder des Landrats haben die Gelegenheit, für diesen Anlass zwei Eintages-Tickets (Rasensitzplätze) zu kaufen. Die Details sind gestern per Mail mitgeteilt worden. Interessierte geben bitte bis am 15. April 2022 per E-Mail an LKA.Veranstaltungen@bl.ch Bescheid, ob sie die beiden Tickets (1xSamstag, 1xSonntag) beziehen möchten. Der Zugangscode zum Bezug der Tickets wird Anfang Mai zugestellt. Damit kann man entweder alleine an beiden Tagen das ESAF 2022 besuchen (oder zusammen mit Landratskolleginnen und -kollegen) oder diese untereinander abtauschen, um an einem Tag mit Begleitung die Wettkämpfe in der Arena zu verfolgen. Dies ist sicher ein einmaliges Ereignis.

– *IPK Nordwestschweiz*

Der Arbeitsausschuss der Interparlamentarischen Konferenz der Nordwestschweiz (IPK) hat den Rechenschaftsbericht für das Jahr 2021 genehmigt. Er ist unter www.bl.ch/ipk abrufbar. Der Arbeitsausschuss hat zudem beschlossen, dass an der Jahrestagung vom 28. Oktober 2022 in Bern die «neue Normalität nach Corona» thematisiert werden soll. Die Einladung folgt im Lauf des Sommers.

– *Glückwünsche*

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) darf ganz herzlich zu einem runden Geburtstag gratulieren: Werner Hotz ist am 4. März 60 Jahre alt geworden – herzlichen Glückwunsch und alles Gute! *[Applaus]*

– *Rücktritt aus dem Landrat*

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) verliest ein Rücktrittsschreiben mit Datum vom 22. März 2022:

*«Sehr geehrte Frau Landratspräsidentin, geschätzte Landratsmitglieder
Nach 15 ausserordentlich spannenden Jahren ist der Zeitpunkt gekommen, mich aus dem Landrat zu verabschieden und den Stab weiterzugeben. Auf mich warten spannende Herausforderungen als Unternehmer einer innovativen Firma mit einem jungen Team, worauf ich mich sehr freue. Ich bin sehr dankbar für das Privileg, dass ich diesen Kanton mitgestalten durfte, und hoffe, dass ich dem Baselbiet etwas von dem vielen, welches mir unsere Heimat in den letzten Jahrzehnten gegeben hat, zurückgeben konnte.*

Das Landrats-Amt hat mir sehr viel Freude bereitet und dies ist bis zum heutigen Tag so geblieben. Ich habe versucht, das Amt ohne Berührungsängste zu leben und bin auf ganz viele tolle und kompetente Menschen in allen Bereichen unserer Gesellschaft gestossen, welche unabhängig von ihrer politischen Position jeweils alle das Beste für unseren Kanton wollen. Einige dieser Menschen sind sehr gute Freunde geworden, welche ich nicht mehr missen möchte. Dass man in der Politik nicht immer gleicher Meinung ist, liegt in der Natur der Sache. Trotz oder gerade deshalb war es mir immer ein grosses Anliegen, über Grenzen hinweg Lösungen zu finden. Es waren gerade diese Situationen, wo zusammen konkrete Lösungen und Verbesserungen erarbeitet werden konnten, welche mir die meiste Freude bereiteten.

Diese Freude am Gestalten hat einen in der Politik schwierigen Zwillig – die Ungeduld. Es soll vorgekommen sein, dass ich manchmal etwas ungeduldig, forsch oder auch zu laut war und sich Kolleginnen und Kollegen überfahren fühlten – hierfür möchte ich um Verzeihung bitten. Glückli-

cherweise gibt es strenge parlamentarische Regeln, welche dafür sorgen, dass die notwendige Sorgfalt zu ihrem Recht kommt, und manchmal gab's fürs engagierte Politisieren auch einen auf den «Deckel» – aber was wäre Politik ohne etwas Würze in den Debatten.

Politisch waren die letzten 15 Jahre nicht nur einfach. Insbesondere zu Beginn meiner Landratszeit war der Kanton mit einer schlecht zusammenarbeitenden Regierung, einer sehr problematischen Finanzlage und einem schwierigen Verhältnis zum Nachbarkanton belastet. All diese Punkte sind heute in wesentlich besserem Zustand und vieles – nicht alles – wurde deutlich verbessert und modernisiert. Vielleicht hat auch der eine oder andere meiner Vorstösse ein bisschen dazu beigetragen.

Für die Zukunft hätte ich die folgenden Wünsche:

- *Tragen Sie Sorge zu unserem Milizsystem und schaffen Sie die entsprechenden Rahmenbedingungen. Dass wir kaum Mütter mit kleinen Kindern und echte UnternehmerInnen in unserem Parlament haben, dafür viele Profipolitiker und Pensionierte, sollte uns zu denken geben.*
- *Finden Sie Wege, unseren Kanton strategisch vorwärtszubringen. Dieses Parlament befasst sich sehr häufig und lustvoll mit operativen Details – strategische Fragen kommen zu kurz. Dies hat nur wenig mit den handelnden Personen, aber viel mit schlechten Prozessen zu tun. Hier ist das Parlament insbesondere bei Bauprojekten gefordert, denn strategisch und agil zu handeln, dürfte in Zukunft ein zentraler Erfolgsfaktor sein.*
- *Halten Sie die gute parlamentarische Kultur des Landrats in Ehren. Debattieren Sie lebendig und mit Anstand. Finden Sie Lösungen, welche die Minderheitsmeinungen berücksichtigen.*
- *Seien Sie stolz auf den Landrat. Ich habe viele andere Kantonsparlamente kennenlernen dürfen, und wir müssen wahrlich keinen Vergleich scheuen. Unser Parlament ist sehr lebendig, aktiv und selbstbewusst. Es wäre schön, wenn dies so bleiben würde.*

Zum Schluss möchte ich allen Mitgliedern von Landrat, Regierungsrat, Verwaltung sowie den Mitarbeitenden der Landeskanzlei herzlich für die gemeinsame Zeit danken. Einschliessen in diesen Dank möchte ich auch die Bevölkerung meines Wahlkreises Reinach/Aesch/Pfeffingen, welche mir mit vielen Anregungen in meiner Landratsarbeit geholfen hat.

Mein Rücktritt erfolgt per 17. Juni 2022.

Hochachtungsvoll

Klaus Kirchmayr-Gosteli»

– *Entschuldigungen*

Ganzer Tag Tania Cucè, Martin Dätwyler, Thomas Eugster, Sven Inäbnit, Desirée Jaun, Regina Werthmüller

Abend Rahel Bänziger, Markus Dudler, Dominique Erhart, Laura Grazioli, Sämi Zimmermann

Begründung für die Abwesenheit der RR-Mitglieder und der Landschreiberin:

Regierungsrätin Kathrin Schweizer und Regierungsrat Isaac Reber sind in Corona-Isolation. Regierungsrätin Monica Gschwind ist bis 15 Uhr entschuldigt, weil sie an der Plenarversammlung der Erziehungsdirektorenkonferenz teilnimmt. Am Nachmittag, nach der Fragestunde, ist Regierungsrat Anton Lauber wegen einer Ausschusssitzung des Verwaltungsrats der Schweizerischen Salinen entschuldigt. Für den Abend-Teil von 17 bis 19 Uhr ist ausserdem Landschreiberin Elisabeth Heer Dietrich entschuldigt.

– *Fraktionserklärung*

Vor einem Monat, so sagt **Roman Brunner** (SP), hat Landratspräsidentin Regula Steinemann in einem Statement auf den Angriffskrieg in der Ukraine hingewiesen, den Russland in der Nacht zur letzten Landratssitzung begonnen hat. In den vergangenen Wochen und Tagen haben uns immer wieder Meldungen aus der Kriegsregion erreicht, die beim Redner Gefühle zwischen Ohnmacht und Wut, zwischen Verständnislosigkeit und Betroffenheit, zwischen Überforderung und dem Bedürfnis zu helfen ausgelöst haben. Den Wahrheitsgehalt der Meldungen kann man nicht restlos

überprüfen. Trotzdem ist der Redner überzeugt, dass der Angriffskrieg einerseits einen Angriff auf unsere freiheitlich-demokratische Grundordnung und auf unsere Wertebasis des friedlichen Zusammenlebens darstellt und andererseits grundlegende Menschenrechte verletzt.

Umso mehr irritiert es, dass die prekäre Situation sofort von politischen Parteien jeglicher Couleur genutzt wurde, um das eigene politische Programm voranzutreiben und sich zu profilieren. Sei es über die Forderung nach einer Erhöhung des Rüstungsetats, dem Bekämpfen des F35-Referendums, der Kritik an der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern oder der Schadenfreude über die hohen Ölpreise. Selbstverständlich hat der Ukrainekrieg Konsequenzen. Und selbstverständlich darf und muss das dazu führen, dass wir politische Entscheide neu überdenken.

Im Zentrum stehen müssen aber aus unserer Sicht momentan die humanitäre Katastrophe und damit verbunden die von der Kriegssituation betroffenen Menschen. Der Kanton Baselland hat vergangene Woche bereits reagiert und die Gemeinden in die Pflicht genommen. Es ist nicht schön, dass die Gemeinden, welche ihre Hausaufgaben nicht gemacht und entsprechende Asylplätze wider besseres Wissen nicht geschaffen haben, jetzt durch Privatpersonen und den Kanton entlastet werden müssen. Trotzdem müssen und dürfen wir uns als Kanton die Frage stellen, wie wir die Gemeinden in ihren Aufgaben optimal unterstützen können; wie wir mit der neuen Flüchtlingssituation und dem Schutzstatus S umgehen, insbesondere was auch die Beschulung in den kommunalen und kantonalen Schulen angeht; wie die Sanktionen der Schweiz und der EU gegen Russland für den Kanton Baselland umgesetzt und mitgetragen werden können und was das für das Baselbiet bedeutet; und wie wir die betroffenen Menschen solidarisch, niederschwellig und pragmatisch unterstützen können. Dazu soll die heutige Debatte mit allen Fragen und Vorstössen dienen, wie das etwa die SVP in ihrem dringlichen Vorstoss beispielsweise verlangt.

Schlussendlich haben wir alle das Ziel, sowohl den in der Ukraine zurückgebliebenen als auch den vor dem Krieg geflüchteten Menschen eine menschenwürdige Existenz zu ermöglichen. Dazu braucht es primär Frieden und Solidarität in Europa.

– *Begründung der persönlichen Vorstösse*

Postulat 2022/171: Marschhalt bei in Eigenregie beschlossenen Energie-Massnahmen

Andi Trüssel (SVP) spricht im Namen der bürgerlichen Fraktionen. Der Landrat kann den Energieplanungsbericht 2022 nur zustimmend oder ablehnend zur Kenntnis nehmen. Der Bericht bildet nicht die Aktualität ab, sondern ist eine Abschrift der Interpretation des Berichts des Weltklimarats (IPCC-Bericht). Der vorliegende Energieplanungsbericht ist lediglich ein Klimastatusbericht und zeigt den Stand des Kantons Basel-Landschaft, mit dem Reduktionspfad der IPCC-Ziele von Paris, auf. Das hat jedoch nichts mit der kantonalen Energieplanung zu tun. Die Energiesituation hat sich nicht erst seit Erstellung des Berichts, sondern schon seit längerer Zeit massiv verändert. Deshalb braucht es einen Marschhalt. Seit zehn Jahren hört man immer dasselbe: Es braucht Photovoltaik, Wind und fluktuierende Energieumformer, die fast immer dann zur Verfügung stehen, wenn man sie nicht braucht. Wind und Sonne machen gemäss den Zahlen aus dem Jahr 2020 gerade mal 0,36 % des gesamten Energiekonsums aus. Die Zahlen von 2020 sind aufgrund des Covid-Lockdowns nicht repräsentativ bezüglich der Wirtschaft. Die 0,36 % will man derart erhöhen, dass 60 % an fossilen Energie und 9 % an Kernenergie ersetzt werden sollen. Diese exorbitante Steigerung ist weder machbar noch wünschbar noch zahlbar. Die verschiedenen Anreizsysteme – Elektromobilität, Photovoltaik, Wärmepumpen – führen dazu, dass der Zeitpunkt eines Blackouts schneller eintritt. Im Energieplanungsbericht fehlt vollends, was der Titel vorgaukelt: Eine Bilanz zu den Energieträgern Elektrizität, Öl, Gas, Wasserstoff, synthetische Treibstoffe etc., zu Bedarf und Verbrauch einerseits und der Kapazität andererseits. Mit Einsparungen können Verbesserungen erzielt werden. Gleichzeitig wächst jedoch die Bevölkerung – in den letzten Jahrzehnten waren es über 50'000 Leute pro Jahr, die auch Energie benötigen. Wirft man einen Blick nach Deutschland, ist dort jeder fünfte Energiehaushalt im Armutzustand und kann die Energierechnungen nicht mehr bezahlen. Will man dies 1:1 in die Schweiz importieren? Die Bürgerlichen lehnen ein solches Vorgehen ab und verlangen einen Marschhalt. Schnellschüsse führen bei dieser komplexen Problematik nicht weiter. Es ist kein gutes und zielführendes Vorgehen, Massnahmen zu ergreifen und erst Ende 2022 eine Strategie vorzulegen. Gebote und Verbote sind die falschen Massnahmen. Von gesicherter Energieversorgung zu sprechen, ist ein klares Verkennen der Realität. Die Photo-

voltaik auszubauen, ohne zu wissen, wie die von der Sonne gewandelte Elektroenergie gespeichert werden soll, ist St.-Florians-Politik und wird anderen überlassen. Die Diskussion am Morgen über die Boilerwärmepumpen hat klar gezeigt, wo man mit dieser Strategie steht: noch nirgends. Deshalb fordern die Bürgerlichen einen Marschhalt und ein beschleunigtes, koordiniertes Behandeln des komplexen Geschäfts.

Andreas Dürr (FDP) ist es wichtig, die Sicht der FDP-Fraktion zu den Handlungspostulaten darzulegen. Es handelt sich um eine ordnungspolitische Frage, ob ein Energieplanungsbericht, aus dem Massnahmen abgeleitet werden, nicht zuerst grundsätzlich diskutiert werden muss. Dies wäre die richtige Art und Weise. Zu den einzelnen Massnahmen möchte der Redner nichts sagen, denn es ist noch vollkommen offen, ob diese zu begrüssen sind oder nicht. Energie ist ein sehr wichtiges Thema, und im Energieplanungsbericht 2022 des Regierungsrats gibt es Lücken, die ernsthaft angegangen werden müssen. Das Thema Energieversorgungssicherheit kommt nicht vor. Das ist aber extrem wichtig. Es bedarf einer grundlegenden Auslegeordnung, auch in der Kommissionsberatung. Mit dem Ergebnis können dann die Massnahmen angegangen werden.

Klaus Kirchmayr (Grüne) gibt eine Fraktionserklärung ab. Die Fraktion ist befremdet über den Vorstoss und erstaunt. Die Stossrichtung wird für komplett falsch gehalten. Angesichts der Klimakrise und der geopolitischen Situation sollte jedem klar sein, dass Energiepolitik auch Sicherheitspolitik ist. Ein Marschhalt – also nichts tun und die Hände in den Schoss legen und schauen, was kommt – ist definitiv falsch. Angezeigt ist Handeln. Das Signal, das mit einem Marschhalt gesetzt würde, wäre fatal. Man muss handeln, um die Sicherheit und die Lebensgrundlagen sicherzustellen. Das ist die dezidierte Position der Fraktion Grüne/EVP.

Interpellation 2022/157: Stromlücke im Baselbiet?

Thomas Noack (SP) hat das Thema in einer Interpellation aufgenommen, weil ihn die von Andi Trüssel aufgeworfenen Fragen ebenfalls interessieren. Dies ist der demokratische und legitime Weg, um über diese Fragen zu diskutieren. In der UEK wird im Moment der Energieplanungsbericht diskutiert, und der Redner wäre froh, wenn in der Kommission auch substanziell über den Bericht diskutiert werden und entsprechende Lösungsvorschläge auch von der rechten Seite präsentiert würden. Das wäre der andere Weg.

Als Begründung seiner Interpellation das Folgende: Die Stromlücke ist ein Thema, wird jedoch auch etwas hochgespielt. Im Moment ist dem Redner nicht ganz klar, wie gross die Gefahr effektiv ist und wie hoch die Eintretenswahrscheinlichkeit im Baselbiet eingeschätzt wird. Darauf hätte der Redner gerne Antworten, um die Diskussion qualifiziert führen zu können.

Nr. 1400

2. Zur Traktandenliste
2021/746; Protokoll: gs, pw

Wegen der Abwesenheit von Tania Cucè werden die Traktanden 58 und 59 abgesetzt, sagt Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp). Infolge der Abwesenheit von Martin Dätwyler wird zudem das Traktandum 15 abgesetzt. Die Traktanden 61 bis 72 werden verbunden beraten, wie der Landrat schon früher auf Vorschlag der Geschäftsleitung beschlossen hat.

://: Die Traktandenliste wird nach Absetzung der Traktanden 15, 58 und 59 beschlossen.

– *Zur Frage der Dringlichkeit: Motion 2022/160 von Caroline Mall: Finanzielle Unterstützung für Gastfamilien*

Der Regierungsrat sei mit der Dringlichkeit einverstanden, sagt Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp).

://: Der Vorstoss wird stillschweigend als dringlich erklärt.

- *Zur Frage der Dringlichkeit: Interpellation 2022/166 von Miriam Locher: Aufenthaltsbewilligungen von russischen Oligarchen in Abweichung von den Zulassungsvoraussetzungen bei wichtigen öffentlichen Interessen*

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat habe sich gegen Dringlichkeit ausgesprochen.

Regierungspräsident **Thomas Weber** (SVP) äussert sich stellvertretend für die Sicherheitsdirektion, die federführend sei bei diesem Geschäft. Einerseits besteht materiell nicht unbedingt eine Dringlichkeit für die Fragebeantwortung, andererseits würde die Fragebeantwortung mehr Zeit beanspruchen als bis zum Nachmittag zur Verfügung steht. So müssen etwa Zulassungscode manuell überprüft werden, was in eineinhalb Stunden schlicht nicht möglich ist. Es erfolgt jedoch die Zusage, dass der Regierungsrat die Interpellationsantwort auf Antrag der Sicherheitsdirektion Ende April verabschieden wird.

Miriam Locher (SP) sagt, auch die Kantone würden bei den Sanktionen gegen Russland eine Rolle spielen. Die Sanktionen müssen jetzt durchgesetzt werden und müssen jetzt greifen. Der akute Konflikt mit all seinen Auswirkungen bedingt die dringliche Beantwortung. Es leuchtet ein, dass gewisse Aspekte nicht bis am Nachmittag beantwortet werden können. Aufgrund der Zusage, dass die Antworten noch im April vorliegen, verzichtet Miriam Locher auf die Dringlichkeit. Wichtig ist, dass es aber nicht nochmals drei Monate geht, bis etwas passiert.

://: Auf Dringlichkeit wird verzichtet.

Nr. 1404

3. **Nachrücken in den Landrat / Anlobung von Ronja Jansen**

2022/74; Protokoll: ak

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) lässt Ronja Jansen geloben, die Verfassung und die Gesetze zu beachten und die Pflichten des Amtes gewissenhaft zu erfüllen.

://: Ronja Jansen legt das Amtsgelöbnis ab.

Nr. 1420

4. **Anlobung von für die Amtsperiode 1. April 2022 – 31. März 2026 neu gewählten Mitgliedern der Gerichte**

2021/715

://: Folgende neu gewählte Gerichtsmitglieder legen ihr Amtsgelöbnis ab:

- Evelyne Bauer Richter und Isabella Oser-Peter als Friedensrichterinnen;
- Heiko Steiner als nebenamtlicher Richter am Steuer- und Enteignungsgericht.

Nr. 1405

5. Wahl eines Mitglieds der Finanzkommission anstelle der zurückgetretenen Mirjam Würth

2022/75; Protokoll: ak

://: Auf Vorschlag der SP-Fraktion wird Ronja Jansen zum Mitglied der Finanzkommission gewählt.

Nr. 1406

6. Wahl der Mitglieder der Kantonalen Taxations- und Erlasskommission durch den Landrat für die Amtsperiode vom 1. April 2022 bis 31. März 2026

2021/566; Protokoll: ak

://: In stiller Wahl werden Kurt Kneier zum Mitglied und Thomas Wälchli sowie Markus Brunner zu Ersatzmitgliedern der kantonalen Taxations- und Erlasskommission gewählt.

Nr. 1407

7. Wahl der Mitglieder der Fachkommission Aufsicht Staatsanwaltschaft und Jugendanwaltschaft Basel-Landschaft für die Amtsperiode vom 1. April 2022 bis 31. März 2026

2022/107; Protokoll: ak

://: Monika Roth, Rolf Grädel und Dora Weissberg werden in stiller Wahl in die Fachkommission Aufsicht Staatsanwaltschaft und Jugendanwaltschaft Basel-Landschaft gewählt.

Nr. 1408

8. Totalrevision Gesetz vom 12. Januar 1981 über die Versicherung von Gebäuden und Grundstücken (Sachversicherungsgesetz; SGS 350): Gebäudeversicherungsgesetz Basel-Landschaft (GVG BL) und Dekret zum Gebäudeversicherungsgesetz Basel-Landschaft (GVD BL)

2021/701; Protokoll: gs

Der Landrat hat die erste Lesung an seiner letzten Sitzung ohne Änderungen abgeschlossen, sagt Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp).

– *Zweite Lesung Gebäudeversicherungsgesetz Basel-Landschaft*

://: Der Verzicht auf die Detailberatung wird stillschweigend beschlossen.

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

- *Schlussabstimmung zur Gesetzesänderung*
- ://: Der Gesetzesänderung wird mit 83:0 Stimmen zugestimmt. Das 4/5-Mehr ist erreicht. Das Gesetz unterliegt damit dem fakultativen Referendum.
- *Detailberatung Dekret zum Gebäudeversicherungsgesetz Basel-Landschaft (GVD BL)*
- Keine Wortmeldungen.
- *Rückkommen*
- Es wird kein Rückkommen verlangt.
- *Schlussabstimmung Dekret*
- ://: Das Dekret wird mit 83:0 Stimmen erlassen.
- *Detailberatung Landratsbeschluss gemäss Kommission*
- Keine Wortmeldungen.
- *Rückkommen*
- Es wird kein Rückkommen verlangt.
- *Schlussabstimmung*
- ://: Mit 83:0 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend Totalrevision Gesetz vom 12. Januar 1981 über die Versicherung von Gebäuden und Grundstücken (Sachversicherungsgesetz; SGS 350): Gebäudeversicherungsgesetz Basel-Landschaft (GVG BL) und Dekret zum Gebäudeversicherungsgesetz Basel-Landschaft (GVD BL)

vom 24. März 2022

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Totalrevision des Gesetzes über die Versicherung von Gebäuden und Grundstücken (Sachversicherungsgesetz; SGS 350) wird beschlossen.
2. Ziffer 1 untersteht der Volksabstimmung gemäss § 30 Absatz 1 Buchstabe b und § 31 Absatz 1 Buchstabe c der Kantonsverfassung.
3. Das Dekret zum Gebäudeversicherungsgesetz Basel-Landschaft (GVD BL; SGS 350.1) wird beschlossen.

Nr. 1409

9. Frenkendorf: Erneuerung und Umgestaltung Bushof Frenkendorf-Füllinsdorf; Ausgabenbewilligung für die Realisierung 2021/749; Protokoll: gs

Die Umsteigepunkte zwischen Bahn (SBB) und Bus fallen im Kanton Basel-Landschaft in den Zuständigkeitsbereich des Kantons, sagt Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP). Am Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf gibt es 85 Zug-Halte und 192 Bus-Kurse mit über 6000 Ein- und Aussteigenden pro Werktag. Der bestehende Bushof Frenkendorf entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Der bauliche Zustand ist schlecht und sowohl der Komfort für die Buspassagiere als auch die Befahrbarkeit für den Busbetreiber ist ungenügend. Zudem erfüllen die Busperrons und

die Haltestelleninfrastruktur nicht die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. So muss zum Beispiel teilweise ohne Haltekante direkt auf dem Wendepplatz ein- und ausgestiegen werden. In einem umfangreichen Variantenstudium wurde eine Bestvariante entwickelt als Basis für das nun vorliegende Projekt. Von Anfang an wurden die Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf, die Autobus AG Liestal (AAGL) sowie die Fachstellen des Kantons in die Projektierung eingebunden. Neu soll es vier Bus-Perrons geben. Damit der Platz für die projektierten Busperrons und einen angemessenen Wendebereich für die Busse geschaffen werden kann, hat die Gemeinde Frenkendorf im Jahr 2015 eine angrenzende Parzelle erworben und stellt diese für das vorliegende Projekt zur Verfügung.

Mit dieser Vorlage soll eine Ausgabenbewilligung über CHF 2,45 Mio. inkl. MwSt. zur Realisierung des Bushofs Frenkendorf beschlossen werden. Das Projekt wird vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation zu 40 % der anrechenbaren Kosten bis zu einem Beitrag von maximal CHF 860 000 inkl. MwSt. mitfinanziert. Das Eintreten und auch die Vorlage waren in der Kommission unbestritten. Ein kleiner Teil der Kommission erachtete den Buswendepplatz als zu eng und schlug vor, diesen grösser zu dimensionieren, dies auch angesichts der tendenziell grösser werdenden Fahrzeuge. Für die Buschauffeure seien enge Platzverhältnisse unangenehm. Die Verwaltung erklärte aber, dass die geplanten neuen Platzverhältnisse für die dort verkehrenden Busse ausreichen. Es wurden mit beiden Bustypen Fahrversuche durchgeführt, welche problemlos verlaufen sind. Seitens Kommission wurde die Frage gestellt, weshalb auf eine Überdachung der Busperrons verzichtet werde. Dazu erläuterte die BUD, dass auf den Perrons der Platz für Dachstützen fehle. Ohne Stützen müsste das Dach aber eine hohe Spannweite aufweisen, was sowohl zu hohen Investitions- als auch Unterhaltskosten führen würde. Es gilt zu beachten, dass in 10 bis 20 Metern Entfernung das bestehende SBB-Perrondach vorhanden ist und dieses in wenigen Sekunden erreichbar ist. Die Kommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 78:1 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

Frenkendorf: Erneuerung und Umgestaltung Bushof Frenkendorf-Füllinsdorf; Ausgabenbewilligung für die Realisierung

vom 24. März 2022

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- 1. Für das Projekt Frenkendorf, Erneuerung, Realisierung und Umgestaltung Bushof wird eine neue einmalige Ausgabe von 2'450'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.*
- 2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 860'000 Franken (inkl. MwSt.) wird Kenntnis genommen.*
- 3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.*

Nr. 1410

10. Therwil: Umgestaltung Bahnhofstrasse; Ausgabenbewilligung für die Projektierung und die Realisierung

2021/750; Protokoll: gs

Die Bahnhofstrasse in Therwil ist eine Kantonsstrasse und gleichzeitig die Ortsdurchfahrt durch Therwil, führt Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) aus. Darauf verkehren rund 12 600 Fahrzeuge pro Tag sowie die BLT-Buslinien 62 und 64. Auf der Bahnhofstrasse befindet sich auch eine kantonale Radroute. Der Abschnitt der Bahnhofstrasse zwischen dem Löwenkreisel und dem Bahnübergang der BLT-Tramlinien hat einen hohen Unterhaltsbedarf und muss zeitnah saniert werden. Zudem ist ein Umbau der Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz erforderlich. Für die Gemeinde Therwil hat die Bahnhofstrasse als Ortsdurchfahrt eine wichtige Bedeutung. Darum war die Gemeinde bei der Erstellung des Vorprojektes beteiligt. Ziele der Neugestaltung sind die Instandsetzung der bestehenden Anlagen, die Korrektur von verkehrlichen Defiziten – und der Bahnhofstrasse soll eine eigene und unverwechselbare Identität gegeben werden. Ein wichtiges Element der neuen Gestaltung ist der neue Mittel- und Mehrzweckstreifen. Der Mehrzweckstreifen kann als separate Linksabbiegespur genutzt werden, so dass der Verkehrsfluss auf der Hauptachse nicht durch linksabbiegende Fahrzeuge behindert wird. Es soll auch eine teilweise Bepflanzung dieses Mittelstreifens erfolgen. Zusätzlich soll es zwei separate Schutzinseln bei den Fussgängerstreifen geben.

Für die Projektierung und die Realisierung der Umgestaltung der Bahnhofstrasse im Abschnitt zwischen dem Löwenkreisel und dem BLT-Bahnübergang wird mit dieser Vorlage eine Ausgabenbewilligung von CHF 6,55 Mio. beantragt. Vom Bund kann im Rahmen des Agglomerationsprogramms ein Beitrag von maximal CHF 990 000 erwartet werden. Im Rahmen der Vorlage wird das Postulat 2019/235 «Für zwei Lichtsignalanlagen an den Fussgängerstreifen bei der Tramstation Therwil Zentrum» zur Abschreibung beantragt. Die dort geforderte Regelung der Fussgängerströme würde zu einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems führen und wird darum nicht weiterverfolgt.

Eintreten war in der Kommission unbestritten. Thema in der Kommission war der vor allem morgens und abends entstehende Rückstau beim Löwenkreisel, der durch den Bahnübergang und die lange Schliessungszeit der Barriere verursacht wird. Die Schliessungszeit sollte in Zusammenarbeit mit der BLT optimiert werden, wie dies andernorts bereits erfolgt sei. Wenn sich die Barriere rasch wieder öffne, trage dies zum Verkehrsfluss bei. Eine Umsetzung soll bereits vor 2024 erfolgen. Das geplante Expresstram wird nicht zu häufigeren Barrieren-Schliessungen führen, da es ja das 17er-Tram ersetzen soll. Auch eine theoretisch denkbare Tram-Unterführung unter Strasse wurde in der BPK diskutiert. Die BUD sagte dazu, dass die Realisierung einer Unterführung etwa 20 Jahre dauern würde, da man sich in einem Ortszentrum mit begrenztem Platz und zahlreichen Erschwernissen befinde. Die Kosten wären auch sehr hoch. Die Bahnhofstrasse könne nicht so lange im heutigen Zustand belassen werden, weshalb das vorliegende Projekt realisiert werden sollte. Es biete für das Ortszentrum eine angemessene Lösung. Ein weiteres Thema in der Kommissionsdebatte war der geplante Mehrzweckstreifen. Die BUD führte aus, dieser könne von querenden Fussgängern und Velofahrenden und von abbiegenden Autos genutzt werden. Die Bepflanzung diene der Verbesserung des Stadtklimas und wirke der Überhitzung des Ortszentrums entgegen. Die Frage, ob die Gemeinde einen Beitrag an die Gestaltung der Mittelinseln leiste, verneinte die Direktion, da es sich um Strassenraum handle und der Kanton für darin befindliche Grünanlagen verantwortlich sei. Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob die Aufhebung der Haltestelle «Mittlerer Kreis» in der Benkenstrasse der Buslinie 62 und die Verlegung in die Bahnhofstrasse dazu führe, dass die Einwohnenden des einen Dorfteils einen weiteren Weg zurücklegen müssten. Die BUD erläuterte, vom neuen Standort würden mehr Personen profitieren, als dass andere dadurch einen Nachteil d. hlängere Gehdistanzen haben werden. Der Standort sei gemeinsam mit der Abteilung ÖV und der Gemeinde evaluiert worden. An der neuen Haltestelle werden somit sowohl die Buslinie 64 wie auch die Buslinie 62 halten.

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss gemäss Kommission*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 78:1 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend Therwil: Umgestaltung Bahnhofstrasse; Ausgabenbewilligung für die Projektierung und die Realisierung

vom 24. März 2022

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für das Projekt Therwil, Umgestaltung Bahnhofstrasse, Projektierung- und Realisierung wird eine neue einmalige Ausgabe von 6'550'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 990'000 Franken (inkl. MwSt.) wird Kenntnis genommen.
3. Das Postulat 2019/235 «Für zwei Lichtsignalanlagen an den Fussgängerstreifen bei der Tramstation Therwil Zentrum» wird abgeschrieben.
4. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Nr. 1411

11. Netzenunterführung Sissach – Verkehrsentslastung: Dynamische Sensitivitätsanalyse und Reduktion Planungshorizont

2018/972; Protokoll: gs, md

Im Postulat 2018/972, so sagt Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP), werde der Regierungsrat gebeten, eine Sensitivitätsanalyse für den Sissacher Knoten Bahnhofstrasse/Zunzgerstrasse durchzuführen – und auf dieser Basis zu prüfen, ob der Planungshorizont für eine Unterführung im Gebiet Netzen auf zehn Jahre verkürzt werden sollte. Der Regierungsrat berichtete, dass eine Verkehrssimulation erstellt worden sei, dies als Basis für die gewünschte Sensitivitätsanalyse. Im November 2019 wurden Verkehrserhebungen durchgeführt. Zudem wurden verschiedene Szenarien betrachtet, einerseits mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen gemäss Zählung und andererseits aufgrund der möglichen künftigen Verkehrsentwicklung bis ins Jahr 2040. Das Verkehrswachstum wurde mit den raumplanerisch hinterlegten Entwicklungen im Bereich Siedlung und Arbeit für jede Verkehrsverbindung berechnet. Dies ergab eine Zunahme des Verkehrs um 5 %. Ebenfalls betrachtet wurde zusätzlich ein Szenario mit einer Verkehrszunahme um 10 % für das Jahr 2040. Die Erhebungen zeigten, dass auf der Hauptstrasse ein langer Rückstau festzustellen war, der dadurch entsteht, dass Fahrzeuge links in die Rheinfelderstrasse abbiegen und ein Überholen nur zum Teil möglich ist. Ebenso kommt es bei der Zunzgerstrasse zu Rückstaus. Fahrzeu-

ge auf der Bahnhofstrasse sind vortrittsberechtigt, kommen aber nicht an den links abbiegenden Fahrzeugen vorbei. Die Simulation mit der heutigen Infrastruktur ergab, dass es zwar immer wieder zu längeren Rückstaus kommt, die Verkehrsqualitätsstufe C (zufriedenstellend) oder D (ausreichend) aber auch bei einer Verkehrszunahme noch gewährleistet werden kann. Die Verkehrsqualitätsstufe basiert auf der berechneten mittleren Stauzeit.

2025 ist ohnehin eine Instandsetzung der betroffenen Knoten und Strassen in Sissach vorgesehen und deshalb wurden mögliche Optimierungen untersucht, welche dann umgesetzt werden könnten. Eine Verbreiterung mit teilweiseem Mehrzweckstreifen in der Mitte würde zu mehr Platz führen, damit der geradeaus fahrende Verkehr die links abbiegenden Fahrzeuge überholen kann. Als Kernelement soll ein Kreisell zur Verbesserung des Verkehrsflusses führen. Die Simulation mit der so optimierten Infrastruktur ergab, dass die Bahnhofstrasse Nord den höchsten Rückstau und die grösste Verkehrsbelastung haben wird, ebenso die Poststrasse. In der Summe würde sich aber eine Verbesserung des Verkehrsflusses ergeben.

Das Fazit der Abklärungen ist: Bei der angenommenen Verkehrszunahme würde die Kapazitätsgrenze mit der heutigen Infrastruktur immer häufiger überschritten. Mit der optimierten Infrastruktur könnte über den Betrachtungshorizont bis 2040 eine ausreichende Kapazität geschaffen werden – und diese Lösung soll nun mit der Gemeinde besprochen und dann ca. 2025 umgesetzt werden. Eine neue Strassenunterführung im Gebiet Netzen würde die Verkehrsmenge beim Knoten in Sissach um ca. 30 % reduzieren. Die Netzenunterführung ist aber als langfristige und sehr teure Massnahme zu betrachten – und es braucht gemäss Regierungsrat keine Kürzung des Zeithorizonts im Richtplan, da ja bereits mit der geplanten kostengünstigen Optimierung Verbesserungen möglich sind. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat abzuschreiben.

Eintreten war in der Kommission unbestritten. Die Kommission diskutierte einerseits über die geplanten Massnahmen und andererseits über die Alternativen «Optimierung der Infrastruktur bei den Knoten in Sissach» versus «Netzenunterführung». Ein Teil der Kommission begrüsst die Optimierungsmassnahmen, während andere äussern, der vorgesehene Kreisell könne das Stauproblem nicht lösen und sei nicht nötig, da die Fussgängerstreifen bzw. die Fussgängerflüsse den Rückstau verursachen, sobald ein Zug ankomme. Bereits jetzt seien die Platzverhältnisse eng und es stelle sich die Frage, ob der Platz für einen Mehrzweckstreifen ausreiche.

Die Verwaltung erklärte, der Strassenraum werde anders gestaltet, um den nötigen Platz zu erhalten. Es brauche Mittelinseln für die Fussgängerquerungen; zudem könne ein Mehrzweckstreifen den Fahrzeugkern helfen, richtig zu fahren. Der Platz reiche aus, damit zwei Personenwagen aneinander vorbeikämen bzw. nicht wegen Linksabbiegern anhalten müssten. Entweder werde das eine Trottoir oder der Mehrzweckstreifen allenfalls etwas schmaler. Ein Kommissionsmitglied gab zu bedenken, dass die Velofahrenden vergessen gingen. Dazu hielt die Direktion fest, diese könnten den Mehrzweckstreifen ebenfalls nutzen, der einen gewissen Schutz biete. Allerdings verbessere sich für sie deren Situation nicht wirklich. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dem Anteil des Ziel- und Quellverkehrs. Gemäss BUD wurde dies nicht detailliert untersucht, jedoch habe die Verkehrssimulation gezeigt, dass der Knoten durch die Unterführung wohl um etwa 30 %, d. h. um 500 Fahrzeuge, entlastet werden könnte. Die Verwaltung wies aber darauf hin, dass wegen der nicht ganz einfachen topografischen Verhältnissen vertiefte Abklärungen zur Machbarkeit einer Unterführung nötig wären. Die Bahnlinie müsste gequert werden, was ein grosses Bauwerk bedinge. Es stelle sich die Frage der Verhältnismässigkeit. Die Instandsetzung der Infrastruktur müsse sowieso per 2025 erfolgen, und die vorgesehenen Massnahmen seien bereits eine Verbesserung. Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:1 Stimmen, das Postulat abzuschreiben.

– *Eintretensdebatte*

Saskia Schenker (FDP) weist darauf hin, dass sie sich bereits im November 2018 nach dieser Problematik erkundet habe. Seither ist viel Zeit vergangen und nun ist sie als Urheberin des Vorstosses ziemlich zufrieden mit der Vorlage. Im Jahr 2018 standen dem Regierungsrat nur die Zahlen einer statischen Verkehrsanalyse zur Verfügung und aufgrund dieser Angaben hat er keinen Handlungsbedarf erkannt. Danach wurde Saskia Schenker von Verkehrsexperten darauf aufmerksam gemacht, dass diese Analyse nicht ausreiche. Es brauche eine dynamische Sensibilitätsana-

lyse. Eine solche liegt nun vor. Das Ergebnis zeigt, dass Handlungsbedarf besteht. Darüber hinaus kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass er Massnahmen auch direkt umsetzen muss. Das nun eine konkrete Massnahme erfolgt, ist ein erfreulicher Erfolg für das Postulat. Womit die Rednerin nicht ganz einverstanden ist, ist die Antwort auf den zweiten Teil des Postulats. Im Postulat wurde gefordert, die Verkürzung des Planungshorizonts der Netzenunterführung zu prüfen (und zu berichten). Der Regierungsrat kommt zum Schluss, dass der Planungshorizont nicht verkürzt werden und bei 2040 bleiben soll. Jedoch wird in der Postulatsantwort auch klar festgehalten, dass die Netzenunterführung wirklich eine Entlastung des Knotensystems in Sissach bewirken würde. Er geht davon aus, dass dies mit der Kreiselmassnahme bereits in der Zwischenzeit erreicht werden kann. Dazu muss klar festgehalten werden, dass die Verkehrsüberlastung auch damit zusammenhängt, wie sich die Einwohnerzahlen in Sissach und Umgebung in den nächsten Jahren entwickeln. Das ist ein Punkt, welcher insbesondere auch dann berücksichtigt werden muss, wenn die Kreiselplanung in Angriff genommen wird. Parallel dazu muss ein Monitoring und eine Prüfung gemacht werden, ob es nach Kosten-Nutzen-Abwägungen nicht Sinn machen würde, die Netzenunterführung schon früher in Angriff zu nehmen. Die beiden Varianten müssen auch einander gegenüber gestellt werden. An diesem Punkt wird Saskia Schenker sicher dran bleiben und zu gegebener Zeit nachfragen. Das eine ist die Entlastung der Hauptstrasse – dort gibt es eine Verkehrsüberlastung. Das andere ist der Ausweichverkehr rundherum. Dieser Ausweichverkehr, z. B. auch der Lastwagen über Itingen, wird mit dem Kreisel nicht eliminiert. Solche Bewegungen sind heute schon in ziemlichem Ausmass vorhanden und werden zur Gewohnheit. In Bezug auf die Bedenken eines Kommissionsmitglieds betreffend Velofahrerinnen und Velofahrern: Die Votantin wohnt in Itingen und fährt immer nur mit dem Velo nach Sissach. So wie der Kreisel geplant ist, kommt man als Velofahrerin und Velofahrer dort um einiges besser durch als heute mit den vielen Einfahrten und Stoppstrassen. Deshalb scheinen diese Bedenken unbegründet. Die Massnahme sollte nicht missbraucht werden, um noch anderes einzubringen und dadurch die Verbesserung zu verzögern. Vielmehr muss jetzt geschaut werden, dass die Hauptstrasse in Sissach entlastet werden kann. Dort in den Spitzenzeiten ständig im Stau zu stehen ist unschön und belastend, auch für die Bevölkerung. Alles in allem dankt Saskia Schenker dafür, dass gehandelt wird. Es ist nicht immer der Fall, dass bei einem Postulat mit konkreten Massnahmen reagiert wird. Die Rednerin wird trotzdem alles im Auge behalten und sich im gegebenen Zeitpunkt wieder melden.

Sandra Strüby-Schaub (SP) legt dar, dass das Postulat tatsächlich zu konkreten Massnahmen geführt habe. Die Prüfung, wie es mit dem Verkehrsfluss in Sissach aussieht, wurde sehr ausführlich gemacht. Mit den anstehenden Veränderungen werden die Themen aus dem Postulat sicher berücksichtigt werden – vor allem auch mit der Abzweigung der Rheinfelderstrasse in Richtung Wintersingen. Die Massnahmen werden hier sicher eine Änderung bringen. Und auch bezüglich Kreisel teilt die Rednerin die Ansicht von Saskia Schenker: Für die Velofahrenden wird es dadurch eine Verbesserung geben. Die ganze Verkehrsleitung wird dadurch sicher optimiert. Deshalb sieht die SP-Fraktion keine Notwendigkeit für ein Vorverlegen der Netzenunterführung. Wie die Vorrednerin richtig gesagt hat, wird es sich noch zeigen, wie sich die Massnahmen auswirken und was es danach noch zu tun gibt. In diesem Sinne ist die SP-Fraktion für Abschreibung des Postulats.

Matthias Ritter (SVP) merkt an, dass man den Ausführungen des Kommissionspräsidenten entnehmen konnte, dass der Regierungsrat das Problem erkannt habe. Der Redner selbst muss bei der Fahrt durch Sissach immer wieder feststellen, dass viele Rückstaus unter anderem dadurch entstehen, weil jemand falsch in die Begegnungszone oder beim Bahnhof einspurt. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, das Postulat ist gut beantwortet und ist für Abschreibung.

Felix Keller (Die Mitte) fasst sich kurz und informiert, die Mitte/glp-Fraktion sei für Abschreibung des Postulats. Die Sensitivitätsanalyse ist sehr interessant. Sie wurde auch eingehend von der Kommission beraten. Dem Kommissionsbericht kann man auch entnehmen, dass das Problem schon auch hausgemacht ist. Wie vom Vorredner angesprochen, scheinen gewisse Autofahrende durch ihr Verhalten den Verkehr zu blockieren, weil sie nicht Auto fahren können. Eigentlich müssten man diesen Personen den Fahrausweis entziehen, dann gäbe es weniger Verkehr und in

Sissach wäre die Verkehrssicherheit gewährleistet und das halbe Problem wäre schon gelöst. [Gelächter im Saal]

Karl-Heinz Zeller (Grüne) ist froh, dass Felix Keller das Thema mit ein wenig Spass kommentiert habe. Man kann festhalten, dass gut geprüft und berichtet wurde. Die Verwaltung hat sich Zeit genommen, alles sorgfältig zu analysieren und es wurde eine gute Variante ausgearbeitet. Jetzt schon Aussagen zu einer Unterführung zu machen, bei der man nicht weiss, ob es sie braucht oder nicht und ob sie schon geplant werden muss oder nicht, kommt aus Sicht der Grüne/EVP-Fraktion sowieso nicht in Frage. Somit ist die Fraktion für Abschreibung.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 77:0 Stimmen wird das Postulat 2018/972 abgeschrieben.

Nr. 1422

12. Fragestunde der Landratssitzung vom 24. März 2022

2022/88; Protokoll: ps

1. Christina Rita Jeanneret-Gris-Iseli: Zulassungsbeschränkung für Fachärzte im Kanton Basel-Landschaft

Keine Zusatzfragen.

2. Miriam Locher: Geflüchtete Menschen auch psychologisch betreuen

Keine Zusatzfragen.

3. Erika Eichenberger: Zur Aufnahme von Flüchtlingen Status S aus der Ukraine

Rahel Bänziger (Grüne) hat eine Zusatzfrage. Den Gemeinden sollen Pauschalen ausgerichtet werden, mit denen Unterbringung und Unterstützungsmassnahmen gedeckt sein sollten. Wenn Flüchtlinge privat aufgenommen werden, fallen keine Mietkosten an. *Ist es möglich, dass der Rest des Betrags, der nicht für Administrativaufwand gebraucht wird, für die Bildung von Schulklassen eingesetzt werden könnte?* Dies sei angeblich nicht möglich, wurde gesagt, aber erhalten die Gemeinden das Geld, ist ihnen dann freigestellt, wie sie das Geld für die Flüchtlinge einsetzen können? Was geschieht, wenn es zu viel Geld hat, wenn alle privat untergebracht werden?

Antwort: Regierungsrat **Anton Lauber** (Die Mitte) erklärt, im Sozialbereich habe es eine solche Verschiebung ins Private noch gar nie gegeben. Der Redner will zuerst abklären, was mit den Beträgen geschieht, die auf kommunaler Ebene übrigbleiben. Die Beträge sind zweckgebunden und können nicht für irgendetwas eingesetzt werden. Sie sind für Unterbringung und Betreuung, dazu kommen Krankheitskosten, Versicherungen, Haftpflicht – und dies alles muss die Gemeinde abdecken. Die Gemeinden sind verpflichtet, Bildungsmöglichkeiten anzubieten – entweder die Kinder in bestehende Klassen zu integrieren oder Klassen zu bilden. Dies sollte übers normale Bildungsbudget finanziert werden. Diese Aussage wird mit einem Vorbehalt gemacht, aber es ist eigentlich der Normalfall. Braucht man die Gelder, um Dritte zu bezahlen, gibt es wieder einen kleinen Rest, dessen Verwendung geklärt werden muss. Die eine Massnahme löst sofort Fragen aus, und dies muss in Ruhe durchgedacht werden. Die Gelder sind zweckgebunden und der Bund führt Revisionen über den Verwendungszweck durch. Es freut den Regierungsrat enorm, dass die Solidarität so gross ist. Möglicherweise funktioniert dies eher kurzfristig. Zu Beginn sind die Probleme vielleicht noch nicht so gross, aber es ist zu befürchten, dass diese tendenziell grösser werden und – sobald es längerfristig wird, kann sich der Redner vorstellen, dass es zu einer Regelunterbringung

führen wird, womit das Gemeinwesen wieder einspringen wird. Daran muss man denken, denn sollte es geschehen, ist man gut vorbereitet.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, dass wegen der Abstimmungs- und Mikrofonanlage, die nicht richtig funktioniert, keine Abendsitzung durchgeführt werde. Die nächsten vier Sitzungen werden bis fünf Uhr verlängert werden. Das macht mehr Sinn und ist effizienter und schneller.

4. Roger Boerlin: Geflüchtete aus der Ukraine, welche in Gastfamilien untergebracht sind

Keine Zusatzfragen.

5. Dieter Epple: Nachdem zu hören ist, dass es Probleme bei den Aufnahmen von Ukrainischen Flüchtlingen gibt, bittet die SVP um Erklärung

Keine Zusatzfragen.

6. Simone Abt: Begleitung der bei Privatpersonen untergebrachten Geflüchteten aus der Ukraine

Keine Zusatzfragen.

7. Marc Schinzel: Flüchtlinge aus der Ukraine – es braucht eine faire Verteilung auf die Gemeinden

Marc Schinzel (FDP) hat folgende Zusatzfrage: *Wie sind die Reaktionen bei den Gemeinden, die bisher die Aufnahmequote nicht erfüllt haben?*

Antwort: Regierungsrat **Anton Lauber** (Die Mitte) erklärt, es gebe eigentlich immer einen dynamischen Austausch mit den Gemeinden, bereits im normalen Asylwesen. Es gibt immer wieder Situationen, in denen die Gemeinden gut Wohnraum zur Verfügung stellen können, aber auch wieder Wohnraum verlieren; einmal liegen sie über der Quote und einmal darunter. Die Solidarität unter den Gemeinden ist sehr gross und es wird akzeptiert. Man schaut nicht immer auf den Status und darauf, wer zu viel und wer zu wenig hat, sondern die Gemeinden tauschen sich aus. Bisher gab es noch keine Reklamationen der Gemeinden über die Quote. Es erfolgt ein Monitoring, aber die Quote ist nicht überall zu 100 % umsetzbar. Der Redner konnte sich jedoch bereits davon überzeugen, dass die Gemeinden bereit sind, ihrem Auftrag nachzukommen. Immer wieder sind auch Gemeinden bereit, mehr zu tun als sie müssten – Muttenz und Allschwil beispielsweise – wodurch andere Gemeinden entlastet werden.

Markus Dudler (Die Mitte) hat eine Zusatzfrage: *Was tut der Regierungsrat für die Sicherheit der Geflüchteten?* Es handelt sich hauptsächlich um sehr verletzbare Personen – Frauen und Kinder – und man hat aus Deutschland bereits Reportagen zu Menschenhandel gehört und dass gewisse Kreise versuchen, die Situation der Frauen auszunutzen.

Antwort: Regierungsrat **Anton Lauber** (Die Mitte) führt aus, das Thema sei gerade bei der Privatunterbringung von Anfang an im Fokus gewesen. Insbesondere ging es um die Themen Missbrauch, Ausbeutung und Menschenhandel. Die Gemeinden sind letztendlich zuständig und Ansprechpartner. Der Redner kann nur dringend empfehlen, dass sich alle Flüchtlinge, die Anspruch auf den Status S haben, bei den Gemeinden melden, damit diese wissen, wer wo ist. Gleichzeitig werden sie bereits in den Empfangszentren des Bundes auf solche Themen hingewiesen und dass sie sich ans Gemeinwesen oder eine andere Vertrauensperson wenden können. Mit anderen Worten: Was für die Sensibilisierung getan werden kann, erfolgt bereits. Das Wichtigste ist, dass man sich meldet und den Flüchtlingsstatus S beantragt.

8. Simone Abt: Umsetzung der wirtschaftlichen Sanktionen gegen Russland

Keine Zusatzfragen.

9. Caroline Mall: Aufnahme einer Erwerbstätigkeit mit Schutzstatus «S»

Keine Zusatzfragen.

10. Jan Kirchmayr: Fremdsprachenintegrationsklassen im Kanton Basel-Landschaft

Keine Zusatzfragen.

11. Markus Brunner: Ukrainische Flüchtlinge in Baselbieter Schulen

Markus Brunner (SVP) hat eine Zusatzfrage: Es ist zu erwarten gewesen, dass es Überschneidungen bei den Fragen gibt. Mit welchen Kosten ist zu rechnen und was erwartet der Finanzdirektor? Dies ist im jetzigen Zeitpunkt eine schwierige Frage. Und auch auf die Gemeinden heruntergebrochen: *Mit welchen Kosten ist zu rechnen?*

Antwort: Regierungsrat **Anton Lauber** (Die Mitte) kann zu den Kosten noch nichts sagen. Das Wichtigste sind Unterbringung, Betreuung und der Grundbedarf; dies ist mit der Pauschale von CHF 37,5 abgedeckt. Darin enthalten sind auch Krankenkassen- und Haftpflichtversicherung, die Möglichkeit auf medizinische und Zahnbehandlungen etc. Die Gemeinwesen sind zur Einschulung der Kinder verpflichtet, und das gilt auch für Kinder mit Flüchtlingsstatus S. Wie dies genau funktioniert, kann der Redner noch nicht sagen. Der Druck ist zu Beginn noch nicht so gross. Die Direktionen arbeiten interdisziplinär zusammen – die Zuständigkeiten sind klar geregelt, wer wo die Verantwortung trägt: Das KIGA für die Arbeitsbewilligung, die FKD für den Sozialbereich und die BKSD für die Bildung. Die Expertinnen und Experten arbeiten zusammen, und es wird eine Lösung geben. Fragen, die sich ergeben können: Integriert eine Gemeinde die Schüler oder schafft sie eine eigene Klasse oder gibt es eine Zentralisierung, um grössere Klassen zu bilden? Dies kann der Redner noch nicht sagen. Es stellt sich auch die Frage, wie viele Lehrkräfte gefunden werden, die sowohl Ukrainisch als auch Englisch sprechen und bereit wären, zu unterrichten. Man steht bei diesem Thema noch am Anfang, arbeitet jedoch daran.

12. Béatrix von Sury d'Aspremont: Ukrainische Flüchtlinge in Baselbieter Schulen

Keine Zusatzfragen.

13. Caroline Mall: Sind wir an unseren Schulen parat für die Aufnahme von ukrainischen Kriegsflüchtlings?

Keine Zusatzfragen.

14. Caroline Mall: Mobbing am Arbeitsplatz (Movis AG)

Caroline Mall (SVP) hat eine Zusatzfrage: Die Rednerin bedauert, dass die Frage nicht von der BKSD beantwortet wurde. *Wieso nicht? Ob eine Auflösung des Arbeitsverhältnisses gerechtfertigt ist, kann deshalb nicht von der Movis AG geprüft werden, heisst es im letzten Satz. Wenn dies trotzdem gemacht wurde, was geschieht dann in einem laufenden Verfahren?*

Antwort: Regierungsrat **Anton Lauber** (Die Mitte) sagt, dies seien schwierige Fragen. Der Redner hat die beiden in Frage kommenden Dossiers mittlerweile eruiert. Diese werden aktuell durch das Personalamt geprüft. Dann wird man schauen, wie die Zusammenarbeit in den beiden bestimmten Fällen lief, wie das Zusammenspiel zwischen Anstellungsbehörde und Movis AG lief und wie die rechtliche Situation bei den jeweiligen Verfahrensschritten war. Wenn es nötig ist, wird man korrigierend intervenieren. Dann wäre das Thema für die FKD erledigt. Dies kann und wird man nicht

an der Öffentlichkeit diskutieren können. Die angesprochene Problematik ist erkannt und man schaut sie an.

15. Markus Graf: Selbstversorgung

Markus Graf (SVP) ist froh, dass die SP in ihrer Fraktionserklärung heute Morgen die Selbstversorgung mit Lebensmitteln ausgeklammert hat. Wie es scheint, hat man aber auch auf linker Seite gemerkt, dass Gendersterne keine vollen Bäuche geben. Die Antworten zeigen, dass es auch im Kanton Potenzial gibt, um den Selbstversorgungsgrad zu erhöhen. Die 200 Hektaren an stillgelegten Äckern geben rund 1'200 Tonnen Weizen, daraus können 1'500 kg Brot gebacken und diese in 100 Lastwagen verladen werden. Eine Zusatzfrage zu den Pflichtlagern: Der Bund führt diverse Pflichtlager an Treibstoff und Dünger. *Das letzte verregnete Jahr hat den Bauern in aller Deutlichkeit klargemacht, dass sichere Erträge nur mit entsprechenden Pflanzenschutzmitteln möglich sind. Führt der Bund auch ein Pflichtlager für Pflanzenschutzmittel?*

Antwort: Regierungspräsident **Thomas Weber** (SVP) erklärt, die Pflichtlagerthematik habe sich bereits während der Pandemie akzentuiert. Man stellte fest, dass es zu wenig Ölsaaten gibt, beispielsweise, und auch für Düngermittel braucht es ein gewisses Pflichtlager. Bezüglich der Pflanzenschutzmittel entzieht sich der Kenntnis des Redners, wie viele es braucht. Seines Wissens besteht kein Pflichtlager, und im Sinne der Versorgungs- und Ernährungssicherheit wäre es sicher wichtig, dies auf übergeordneter Ebene – Landwirtschaftsdirektorenkonferenz, aber auch mit dem BLW – anzuschauen.

Urs Schneider (SVP) führt aus, in der Vergangenheit haben der Bund und die Kantone stark auf die Förderung der Biodiversität gesetzt. Zwei Abstimmungen im letzten Jahr wurden relativ deutlich abgelehnt. Die produzierende Landwirtschaft wird als naturzerstörend und Umweltsünderin abgestempelt und in diversen Zonenplänen Landschaft wird immer nur am Rande erwähnt, dass die Landwirtschaft Lebensmittel produzieren soll und kann. Zusatzfrage: *Ist der Regierungsrat bereit, zukünftig die produzierende Landwirtschaft wieder vermehrt zu fördern und zu unterstützen?*

Antwort: Regierungspräsident **Thomas Weber** (SVP) antwortet, im Kanton sei es eine grosse Erregungenschaft, dass man seit vielen Jahren ein gutes Miteinander von Landwirtschaft und den Nichtregierungsorganisationen der Biodiversität habe. Eine nachhaltige Landwirtschaft muss produzieren können, nicht nur für die nächsten zwei Jahre und die nächste Krise, sondern sie muss auch in 200 Jahren noch funktionieren. Das heisst, die Bodenfruchtbarkeit muss erhalten werden, genauso wie eine gewisse Biodiversität, Wasserretention, Humus etc. Der Redner warnt davor, ein Entweder-Oder zu machen. Und man kann sich auch keine ukrainischen Weizenfelder im Basbiet vorstellen unter Aufhebung von Hecken und Brachen, die es auch braucht. Die Grundaufgabe der Landwirtschaft ist die nachhaltige Produktion von guten, gesunden, regionalen Lebensmitteln, das ist dem Redner ein Anliegen. Nicht nur bei den pflanzlichen, sondern auch bei den tierischen Lebensmitteln. Es gibt einen grossen Teil an Grasland, der nur für die Produktion tierischer Lebensmittel genutzt werden kann. Es ist ein Miteinander, und die Erhaltung insbesondere der Fruchtfolgefleichen hat einen sehr hohen Stellenwert. Die Landwirtschaft muss nachhaltig produzieren können, und ein entsprechender Selbstversorgungsgrad – das steht auch in der Bundesverfassung – muss nicht nur gewährleistet, sondern auch gesteigert werden.

Peter Riebli (SVP) hat eine Zusatzfrage zu den Ausführungen von Thomas Weber betreffend Pflichtlager. Es wäre sinnvoll, das Problem überregional anzugehen. *Würde es helfen, eine Standesinitiative betreffend Pflichtlager für Pflanzenschutzmittel und Dünger zu lancieren?*

Antwort: Regierungspräsident **Thomas Weber** (SVP) sagt, die Abläufe im Bund seien manchmal etwas lang. Insofern würde es helfen, wenn mehrere Kantone koordiniert mittels Standesinitiative das Thema einbringen. Die Agrarpolitik ist Sache des Bundes, und das Bundesamt für die wirtschaftliche Landesversorgung ist auch dort, aber in den Kantonen wird erkannt, dass es etwas braucht. Der Redner würde eine Standesinitiative wohlwollend begleiten.

://: Alle Fragen sind beantwortet.

Nr. 1412

13. Sicheres Schwimmen vor dem Eintritt in die 1. Primarklasse

2021/92; Protokoll: md

Caroline Mall (SVP) beantragt die Diskussion.

://: Dem Antrag wird stillschweigend stattgegeben.

Caroline Mall (SVP) bedankt sich dafür, dass die Interpellation nach so langer Zeit nun endlich beantwortet worden sei. Trotzdem ist es enttäuschend, dass die Forderung des Vorstosses nicht erfüllt wird. Der Regierungsrat verweist in seiner Antwort auf die Kantonsverfassung, wonach Schulen und Erziehungsberechtigte gleichermaßen für die Erziehung und die Bildung zuständig sind. Im Bildungsgesetz ist aber klar festgehalten, dass für die Erziehungsaufgaben die Erziehungsberechtigten zuständig sind. In der Antwort steht auch, dass es sinnvoll wäre, wenn die Kinder im Alter zwischen vier und fünf Jahren mit dem Thema Schwimmen im Berührung kommen und dafür brauchen sie die Unterstützung der Erziehungsberechtigten. Das Ziel müsste doch eigentlich sein, dass die Erziehungsberechtigten ihren Pflichten nachkommen und die Kinder an Möglichkeiten heranführen, um Schwimmen zu lernen. Nun wird aber genau das Gegenteil gemacht: Das Erlernen von Schwimmfähigkeiten soll ein Ziel der Schule sein. Hier hat die Interpellantin eine ganz andere Meinung. Die SVP-Fraktion ist für Sicherheit und es darf kein Kind ertrinken. Das ist unbestritten. Aber die Frage ist, ob man weiterhin den Pfad begehen will, dass die Schulen für alles verantwortlich sind. Obwohl bekannt ist, welche Aufgaben man als Mama oder Papa hat. Es kann nicht immer alles an die Schulen delegiert werden. Des Weiteren wurden verschiedene Fragen aus der Interpellation nicht sauber beantwortet. Die konkrete Frage von Caroline Mall ist folgende: Ist der Regierungsrat bereit, das Ziel zu erreichen, dass die Erziehungsberechtigten die Kinder zwischen vier und fünf Jahren mit den Gewässern vertraut machen und 95 % der Kinder vor dem Eintritt in den Kindergarten schwimmen können? Denn damit würde die Arbeit der Schulen erleichtert, der Lehrplan könnte angepasst werden und vor allem kommt man endlich vom Pfad weg, dass alles an die Schulen überwälzt wird. Wenn der Regierungsrat dazu bereit ist, stellt sich die Frage, wie das erreicht werden kann. Gibt es dazu schon eine Vision? Und wenn das Ziel tatsächlich erreicht würde, wäre der Regierungsrat dann auch bereit, möglicherweise den Lehrplan anzupassen?

Anna-Tina Groelly (Grüne) betont, dass auch die Grüne/EVP-Fraktion das sichere Schwimmen ganz wichtig findet. Caroline Mall hat sehr berechtigte Fragen dazu gestellt. Die Grüne/EVP-Fraktion unterstützt das Bestreben nach mehr Verantwortung und mehr Unterstützung. Jedoch ist die Fraktion ziemlich zurückhaltend, was das Ziel und der Titel des Vorstosses anbelangt. Ende Kindergarten sicher schwimmen zu können ist ein sehr hoch gestecktes Ziel. Das müsste weiter gefasst werden. Die Kinder sollten auch noch in der Primarschulzeit an diesen Kompetenzen arbeiten und sich diese aneignen können. Für die Erziehungsberechtigten gibt es einige Hürden. Diese können finanzieller oder organisatorischer Natur sein oder auch an den Angeboten liegen, die im Moment bestehen. Deshalb meint die Grüne/EVP-Fraktion, es müsste ein Zusammenspiel sein zwischen Schulen und Elternhaus.

Peter Hartmann (Grüne) hat eine Zusatzfrage zu Frage 3: Der Regierungsrat antwortet auf die Frage von Caroline Mall, dass alle Kinder ein Schwimmkursangebot in Anspruch nehmen können, zu dem die Eltern sie anmelden. Aber die Frage von Caroline Mall war nicht, wer solche Kurse besuchen kann, sondern wer sie effektiv besucht. Diese Frage ist zentral. Welche Kinder besuchen die Kurse und welche nicht? Und aus welchen Gründen? Der Redner bittet darum, dass diese Frage noch einmal genauer geprüft und beantwortet wird.

Urs Kaufmann (SP) möchte den Blick noch auf einen anderen Aspekt richten: Es geht darum, dass es im Kanton Basel-Landschaft zu wenig Wasserflächen gibt. Sei das, um Schwimmkurse anzubieten, welche die Eltern schon vor der Primarschule mit ihren Kindern besuchen können, oder auch, um in der Primarschule ausreichend Schwimmunterricht anbieten zu können. In Frenkendorf gibt es eine Schwimmhalle und diese ist eine teure Last für die Gemeinde. Diese Halle muss jetzt saniert werden und zudem ist es ein Pech, dass es nur ein 20-Meter-Becken gibt. Somit fällt man bei den Kriterien für KASAK durch und erhält keine Beiträge vom Kanton. Trotzdem erachtet es die Gemeinde als Pflicht, diese Wasserfläche zu erhalten und die teure Sanierung und das betriebliche Defizit auf sich zu nehmen, um die Möglichkeiten für Schwimmunterricht in und vor der Schulzeit sowie in der Freizeit zu gewährleisten. Es ist wichtig, dass der Kanton darauf achtet, dass es genügend Wasserflächen gibt und dass Schwimmhallen, die sich für Schwimmunterricht eignen – wie z. B. jene in Frenkendorf – auch im Rahmen von KASAK eine entsprechende Unterstützung erhalten.

Heinz Lurf (FDP) bezieht sich auf das Votum von Urs Kaufmann und unterstreicht, dass im Kanton Basel-Landschaft die Wasserflächen fehlen, insbesondere im Winterhalbjahr. Im mittleren und oberen Baselbiet gibt es nur zwei Bäder – eines in Gelterkinden und eines in Liestal. Der Betrieb ist eine sehr teure Angelegenheit. Liestal kämpft seit Jahren mit den hohen Kosten, die die Gemeinde selbst tragen muss. In Pratteln gibt es mit dem Acqua Basilea einen privaten Anbieter. Es wird also nicht so einfach sein, das Ziel zu erreichen, weil die Möglichkeiten fehlen. Je nach Situation im Elternhaus, wenn vielleicht Schwimmen kein Thema ist oder man nicht ans Meer in die Ferien fährt und dort Schwimmen lernen kann, wird es noch schwieriger. Es ist also schwierig, das Schwimmen bis zum Kindergartenalter überhaupt zu ermöglichen.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) hält fest, dass die gestellten Fragen an die BKSD weitergereicht werden, wobei jedoch kein Anspruch auf Beantwortung bestehe.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1413

14. Zivildienstleistende an Baselbieter Sekundarschulen

2021/555; Protokoll: md

Roman Brunner (SP) gibt eine Erklärung ab und dankt für die ausführliche und fundierte Beantwortung der Fragen. Zwei Ergänzungen gilt es festzuhalten: Erstens ist Roman Brunner froh, dass der Regierungsrat dem AVS den Prüfauftrag zur Prüfung von Einsatzmöglichkeiten von Zivildienstleistenden erteilt hat. Dabei können sicher auch die Anliegen, welche die Schulleitungskonferenz (SLK) eingebracht hat, in den Prüfungsauftrag eingebunden werden. Zweitens zeigt es sich einmal mehr, dass eine gemeinsame Trägerschaft der Primar- und Sekundarschulen auch die einheitliche Handhabung beim Einsatz von Zivildienstleistenden vereinfachen würde. Das ist ein Argument, welches dafür spricht, dass eine solche gemeinsame Trägerschaft noch detaillierter angeschaut werden muss.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1403

15. Realisierung von Projekten im Bereich Wasserstoff

2021/443; Protokoll: ak

://: Das Traktandum ist abgesetzt.

Nr. 1414

16. Forderungskatalog der KGIV

2021/683; Protokoll: md

Keine Wortmeldung.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1415

17. Verkehrsüberlastung Gelterkinden Sissach – Fragen zum Bericht

2021/685; Protokoll: md

Stefan Degen (FDP) gibt eine Erklärung ab. Es ist bedauerlich, dass es die Interpellation gebraucht hat, schliesslich waren es die Fragen aus dem Postulat, welches Stefan Degen ursprünglich als Motion eingereicht hatte. Abgesehen davon ist die Antwort gut.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1416

18. Subvention WP-Wassererwärmer

2021/155; Protokoll: md

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, dass der Regierungsrat bereit sei, das Postulat entgegenzunehmen und Abschreibung beantrage.

Florian Spiegel (SVP) betont, er unterstütze den Regierungsrat in einem Punkt und zwar darin, das Postulat zu überweisen. Aber danach soll es ganz sicher nicht abgeschrieben werden. Wenn jemand heute im Bereich der Warmwasseraufbereitung darauf angewiesen ist, im Haus den Wasserwärmer zu ersetzen, dann hat man nicht viele Möglichkeiten; nicht zuletzt deshalb, weil es oftmals in kurzer Zeit umgesetzt werden muss oder weil aufgrund der baulichen Situationen gar nicht viele Optionen zur Verfügung stehen, welche auf finanziell vertretbar sind. Hier kommt man nicht darum herum, einen elektrisch geheizten Warmwasserboiler mit einem Modell zu ersetzen, das mit erneuerbaren Energien geheizt wird. Das wurde im Energiegesetz und im Dekret so festgeschrieben. Damit wurden auf einen Schlag die Kosten für den Ersatz von einem rein elektrischen zu einem Wärmepumpenboiler mindestens verdoppelt. Der einfache Ersatz kostet die Hälfte oder meistens sogar noch weniger als jener Ersatz, der im Gesetz vorgeschrieben wird. Man kann nun sagen, das sei in Ordnung, weil alle diesen Wechsel gewollt haben. Früher gab es auch noch Fördergelder dafür. Da das Energiegesetz nun aber angenommen wurde, fällt das Modul F weg. Das heisst, die Subventionsgelder gibt es nicht mehr. Florian Spiegel hat schon bei der Beratung zum Energiegesetz auf diesen Umstand hingewiesen. Die Praxis zeigt dies nun auch. Aktuell werden die Boiler eins zu eins ersetzt. Denn der Kanton hat keine Chance, dies zu überprüfen. Der Landrat hat diesen Schritt gewollt, und eigentlich müsste er die Hauseigentümer nun auch mit diesem verhältnismässig kleinen Beitrag unterstützen. Die Begründung, weshalb der Regierungsrat es ablehnt, stützt er auf § 1 des Dekrets ab: Er möchte keine Doppeltorpedierung. Er will a) nicht, dass etwas subventioniert wird, das schon einmal verboten wurde. Und b) möchte er nur Dinge subventionieren, für die er Geld erhält. Jedoch steht in § 1 des Energiegesetzes «nach dem neus-

ten Stand der Technik». Der Regierungsrat sagt also, der Kanton zahle keine Subventionen an Wärmepumpboiler für die Warmwasseraufbereitung, weil es erstens schon geregelt wurde und weil er zweitens kein Geld vom Bund erhält. Aber im Energiepaket subventioniert der Kanton thermische Solaranlagen, welche genau gleich für die Warmwasseraufbereitung verwendet werden können. Das eine will der Regierungsrat nicht unterstützen, weil es gesetzlich schon geregelt ist. Aber obwohl es gesetzlich geregelt ist, unterstützt er eine andere Technologie, weil er dafür Geld vom Bund erhält. Und zwar erhält der Kanton dafür CHF 3'000 plus CHF 600 pro Kilowatt. Allein für die Kilowatt erhält er also mehr Subventionen als die CHF 500, die man für eine Wärmepumpe bezahlt. Bildlich gesprochen: Der Regierungsrat hat ein totes Pferd im Stall. Und weil ihm jemand für einen neuen Sattel ein bisschen Geld gibt, kauft er dem toten Pferd einen neuen Sattel. Diesen Sattel zieht der Regierungsrat dem toten Tier an und beginnt dann, das tote Pferd zu reiten. Aber man kann noch so viele neue Sättel kaufen – wenn man ein totes Pferd reiten will, dann gewinnt man damit keine Preise mehr. Jedoch steht daneben ein neues Rennpferd, für welches man mit einem Bruchteil der Subvention für thermische Anlagen einen Sattel kaufen und dann Preise damit gewinnen könnte. Aber das macht der Regierungsrat nicht. Lieber reitet er das tote Pferd im Stall, weil er dafür Geld vom Bund erhält. Das ist völlig absurd. Und weil es den Wärmepumpboiler zur Warmwasseraufbereitung braucht, um schnell reagieren zu können, bittet Florian Spiegel inständig, den Vorstoss zu überweisen und nicht abzuschreiben. Und damit auf das schöne neue Rennpferd zu setzen, anstatt auf das tote Pferd des Regierungsrats mit dem neuen Sattel.

Stephan Ackermann (Grüne) dankt seinem Vorredner für das tolle Votum. In der Grüne/EVP-Fraktion war es unbestritten, dass das Postulat überwiesen werden soll. Soweit ist die Fraktion einer Meinung mit Florian Spiegel. Bei der Frage, ob man dem Regierungsrat folgen und das Postulat abschreiben will, ist sich die Grüne/EVP-Fraktion nicht einig. Deshalb wird es sehr spannend, zu hören, wie der Regierungsrat erklärt, weshalb er den Vorstoss abschreiben will. Eigentlich muss der Regierungsrat das Geschäft auf Biegen und Brechen verteidigen, schliesslich will er es nicht entgegennehmen. Es zeigt sich auch bei den weiteren Geschäften auf der Traktandenliste: Es sind mehrere Vorlagen traktandiert, welche der Regierungsrat ablehnt oder bei denen er keine Überweisung empfiehlt. Es wird interessant, zu sehen, wie sich die zwei anwesenden Regierungsratsmitglieder gegen die knapp 90 Landratsmitglieder behaupten. Das gute Votum von Florian Spiegel hat vielleicht auch noch Mitglieder der Grüne/EVP-Fraktion überzeugt, gegen Abschreibung zu stimmen. Aber zuerst erfolgt die Überweisung, und dieser wird die Grüne/EVP-Fraktion zustimmen.

Thomas Noack (SP) nimmt vorweg: Die SP-Fraktion werde den Vorstoss überweisen und danach für die Abschreibung stimmen. Grundsätzlich ist es richtig, dass man einen Elektroboiler durch ein effizienteres System ersetzt. Das ist eine gute Sache. Im Gegensatz zu Florian Spiegel ist sich Thomas Noack aber nicht sicher, ob eine solare Warmwasseraufbereitung wirklich ein totes Pferd ist oder ob das nicht doch noch weiter gefördert werden soll. Was sind die Ziele der Fördergelder? Es geht nicht darum, Lösungen zu fördern, welche wirtschaftlich nicht rentabel sind. Es gibt wirtschaftliche Lösungen. Und es gibt auch eine klare gesetzliche Vorgabe für den Ersatz der Wassererwärmer. Die SP-Fraktion sieht keinen Grund, weshalb diese noch weiter subventioniert werden sollen.

Klaus Kirchmayr (Grüne) will eine Lanze brechen für den Vorstoss und die Nicht-Abschreibung. Es ist einfach nicht richtig, wenn der Kanton sich in der Energiepolitik am Bund orientiert. Der Kanton muss das machen, was richtig ist und was zur Energiewende beiträgt. Bei den Wärmepumpen sind sich die Energieexperten einig, dass sich ein Einsatz lohnt und dass der Kanton dort den grössten Hebel hat. Natürlich sollen thermische Solaranlagen und Photovoltaikanlagen gefördert werden, und das macht der Kanton auch. Aber das nicht zu fördern, wo man den grössten Hebel hat, nur weil es der Bund nicht macht, ist nicht richtig. Deshalb bittet der Redner darum, dass der Vorstoss stehen gelassen und die Förderung beibehalten wird. Es ist eine gute Idee, auf die Praktiker zu hören. Entsprechend ist das Abschreiben falsch.

Stephan Burgunder (FDP) ist sich mit seinen Vorrednern in vielen Punkten einig: Die Elektroboiler gehören grundsätzlich zu den grössten Stromfressern in den Haushalten. Und diese durch einen Wärmepumpe-Wassererwärmer zu ersetzen ist eine gute Möglichkeit, den Stromverbrauch zu senken. Die Wärmepumpe-Wassererwärmer kosten tatsächlich mehr als ein Elektroboiler. Aber die Mehrkosten zahlen sich über die Lebensdauer aus. Mit einem solchen Boiler können zwei Drittel der Stromkosten eingespart werden. Deshalb ist diese Massnahme wirtschaftlich. Und weil sie wirtschaftlich ist, wird sie vom Bund nicht unterstützt. Deshalb will auch die FDP-Fraktion diese nicht weiter unterstützen. Nach Rücksprache mit einem Sanitär kann Stephan Burgunder sagen: Weil 50 % der Warmwassererzeugung aus erneuerbaren Energien kommen muss – oft ist es Photovoltaik, aber auch Fernwärme oder am meisten eben die Wärmepumpeboiler, weil Photovoltaik und Fernwärme nicht überall möglich ist – ist es so, dass bereits heute 95 % durch solche Wärmepumpen-Wassererwärmer ersetzt werden. In diesem Vorstoss geht es nicht darum, welches Ross schon tot ist, sondern darum, welches bereits mit 95 % der Geschwindigkeit rennt. Und mit den CHF 500, welche zusätzlich investiert werden, kann zwar 100 % der Geschwindigkeit erreicht werden, aber dafür ist der Grenznutzen zu klein, da der administrative Aufwand verhältnismässig zu gross. Es gibt verschiedene andere Alternativen. Aus diesem Grund ist die FDP-Fraktion für Überweisung und Abschreibung.

Markus Dudler (Die Mitte) fasst zusammen, dass der Regierungsrat eingeladen werde, über das Baselbieter Energiepaket die Installation von Wärmepumpen für die Warmwassererzeugung mit einer einmaligen Subvention von CHF 500 zu unterstützen. Um den illegalen Ersatz von 1:1 gleichen Elektroboilern zu verhindern, ist dieser Betrag wünschenswert. Es ist nicht nur ein Mitnahmeeffekt. Der Regierungsrat soll deshalb aufzeigen, wie der Ersatz der Elektroboiler durch alternative Energien zügig vorangetrieben werden kann. Und er soll nicht nur begründen, weshalb er gegen das vorliegende Postulat ist. Dies entspricht der Meinung eines Teils der Mitte/glp-Fraktion. Die ganze Fraktion ist sich einig, das Postulat zu überweisen. Aber bei der Abschreibung behält sich die Fraktion vor, anhand der Debatte im Landrat zu entscheiden.

Urs Kaufmann (SP) hatte im ersten Moment auch gewisse Sympathien für den Vorstoss. Aber die Argumente von Stephan Burgunder müssen eben auch berücksichtigt werden. Urs Kaufmann hält fest, dass ein Wärmepumpenboiler im Vergleich mit einem normalen Elektroboiler nur ein Drittel des Stroms verbraucht. Angesichts dessen, dass die Strompreise in absehbarer Zeit ansteigen werden, wird der Anreiz noch grösser, bestehende Elektroboiler durch Wärmepumpenboiler zu ersetzen. Wie bereits erwähnt ist der administrative Aufwand für den Beitrag von CHF 500 relativ gross, nicht zuletzt deshalb, weil der Nutzen nicht mehr sehr gross ist und weil wegen der steigenden Strompreise auch die Versuchung, wieder einen Elektroboiler einzusetzen, nicht mehr sehr gross ist. Deshalb sollte der Kanton den administrativen Aufwand und die Gelder lieber in anderen Bereichen einsetzen anstatt für eine Massnahme, die eigentlich wirtschaftlich ist und in den nächsten Jahren noch wirtschaftlicher werden wird.

Hanspeter Weibel (SVP) erlaubt sich, nach den vielen theoretischen Aussagen auch noch ein paar Erfahrungen aus der Praxis wiederzugeben. Der Redner hat seit 32 Jahren eine Wärmepumpe. Er musste zwangsläufig eine einsetzen. Damals hat er den Installateur darauf aufmerksam gemacht, dass er eine Wärmepumpe habe und es sei erstaunlich, dass nun direkt daneben ein Wärmepumpenboiler installiert werden soll, nur weil das Gesetz es so vorschreibe. Der Sanitär hat dann entgegnet, dass es natürlich Anlagen gebe, welche warmes Wasser aufbereiten und die direkt an die bestehende Wärmepumpe angehängt werden können. Aber das Grundproblem ist folgendes: Im Moment wird die thermische Warmwasseraufbereitung subventioniert. Dafür werden auf dem Dach Module angebracht, die durch Sonneneinstrahlung warmes Wasser aufbereiten. Das Problem dabei ist, dass der Platz mit der thermischen Warmwasseraufbereitung bereits besetzt ist und somit keine Solaranlage mehr auf dem Dach installiert werden kann. Welche Hanspeter Weibel übrigens auch besitzt. Also wäre es doch die intelligentere Strategie, keine Einrichtungen zu fördern und zu subventionieren, welche den Platz für Solarenergieerzeugung wegnehmen. Der Kanton muss aufgrund der steigenden Strompreise eine andere Strategie verfolgen. Der Platz auf dem Dach soll nicht für die thermische Warmwassererzeugung verschwendet werden. Nicht

zuletzt deshalb, weil Photovoltaikanlagen viel effizienter sind. Das Anliegen von Florian Spiegel ist also absolut berechtigt. Die vom Regierungsrat gewählte Strategie war vor ein paar Jahren vielleicht noch berechtigt, ist aber heute überholt. Deshalb empfiehlt der Votant, das Postulat nicht abzuschreiben.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 83:0 Stimmen wird das Postulat überwiesen und mit 56:27 Stimmen stehen gelassen.

Nr. 1417

19. Verkehrsflächen steuern

2021/213; Protokoll: md, pw

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, dass der Regierungsrat die Motion ablehne. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

Bálint Csontos (Grüne) hält fest, der Wald sei im Kanton Basel-Landschaft und in der Gesetzgebung des Bundes geschützt. Das heisst, der Waldbestand darf nicht schrumpfen. Aktuell wächst er sogar. Nicht geschützt sind die Landwirtschaftsfläche, die wilde Fläche, ökologischen Flächen und Siedlungsfläche. Letztere muss auch nicht in einem Minimum geschützt werden, da sie sowieso wächst. In der Gesetzgebung und in der Verfassung gibt es sehr viele Bestimmungen, welche eigentlich sehr gut sind. Sie legen fest, dass die Mobilität in eine Richtung gelenkt werden soll, die dem Klima nicht schadet. Das ist möglich und es gibt, wie der Regierungsrat in seiner Stellungnahme festhält, Hebel, um das zu beeinflussen. Im Gegensatz zum Regierungsrat ist das für Bálint Csontos kein Grund, um wieder einmal zu sagen, es werde ja schon ganz viel gemacht und dass das eigentlich reicht. Wenn man über die Mobilität spricht, gibt es drei Punkte, bei denen man ansetzen kann: Erstens die Verkehrsfläche, zweitens, wie die Fläche genutzt wird und drittens, wie stark die Fläche genutzt wird. Die heutige Situation, dass die Fläche einfach erweitert werden kann, wenn es irgendwo ein bisschen zu eng wird oder man nicht zufrieden ist, ist nichts anderes als ein kolossaler regulatorischer Fehlanreiz. Er führt dazu, dass es bequem ist, gar nicht über die wichtigen Fragen nachzudenken: Wie und wie intensiv die bestehende Verkehrsfläche genutzt wird. Heute ist es angenehmer, einfach zusätzliche Fläche zu schaffen, als darüber nachzudenken, wie man die bestehende Fläche effizient und wirtschaftlich nutzen kann. Dieser Fehlanreiz könnte ziemlich einfach behoben werden, und zwar indem man bei den Verkehrsflächen das gleiche Prinzip einführt wie beim Wald – einfach in die umgekehrte Richtung: Die Quantität der Verkehrsflächen soll festgehalten werden und darf in Zukunft nicht mehr wachsen. Damit wird ein guter Anreiz geschaffen, um darüber nachzudenken, wie man die bestehende Fläche effizient und wirtschaftlich nutzen kann. In diesem Sinne bitter der Votant, den Vorstoss zu unterstützen.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) begrüsst auf der Tribüne die Nationalrätin Sandra Sollberger und erinnert daran, dass die Landratsmitglieder bei den Voten wieder aufstehen dürfen.

Felix Keller (Die Mitte) sagt, wenn man den Vorstoss aufmerksam lese, dann komme man zu gewissen Erkenntnissen. Es geht um eine Limitierung der Verkehrsflächen. Wenn also z. B. ein Veloweg neu gebaut werden soll, dann muss irgendwo eine bestehende Verkehrsfläche reduziert werden. Oder wenn es in einem Dorf eine neue Quartierstrasse braucht, muss dies irgendwie kompensiert werden. Es braucht also einen Flächenausgleich, wie man es beispielsweise von den Fruchtfolgeflächen kennt. Weiter steht im Vorstoss, dass Velowege und Trottoirs nicht reduziert werden dürfen. De facto geht es darum, Strassenflächen zu reduzieren. Was bedeutet, dass schlussendlich Strassenflächen zurückgebaut werden müssen. Strassenflächen, welche auch für den öV gebraucht werden. Zudem kann man dem Vorstoss entnehmen, dass die versiegelten Flächen jährlich reduziert werden müssen. Wenn diese jährlich um 2 % reduziert werden müssen, dann gibt es in 50 Jahren keine versiegelten Verkehrsflächen mehr sondern nur noch Schotterpis-

ten. Das will die Mitte/glp-Fraktion nicht und sie unterstützt die Motion nicht. Ehrlicher wäre es, wenn man sagt, dass man die Mobilität reduzieren will. Damit würde automatisch die Nachfrage nach Verkehrsfläche zurückgehen. So will Basel-Stadt eine «Stadt der kurzen Wege» verwirklichen. Die baselstädtische Verkehrspolitik will lebendige Quartiere mit kurzen Wegen zwischen Wohnen, Arbeit, Einkauf und Freizeit. Das könnte man in Baselland auch machen. Dörfer mit kurzen Wegen: Die Leute wohnen im Dorf, arbeiten im Dorf, kaufen im Dorf ein und geniessen rundherum ihre Freizeit. Damit wird die Mobilität eingeschränkt und es braucht keine Verkehrsflächen mehr. Aber das würde dann wahrscheinlich zu Inzucht führen. Und das will die Mitte/glp-Fraktion auch nicht. Womit dies ein weiterer Grund ist, den Vorstoss abzulehnen.

Hanspeter Weibel (SVP) stellt fest, nach dem Votum von Felix Keller werde es schwierig, noch etwas Neues zu sagen. In der Motion wird jedoch noch ein weiterer Punkt ausgelassen: Nämlich das Thema der Verkehrsnachfrage, welche steigt. Hier gilt es das Thema Zuwanderung hinzu zu fügen. Zudem entfallen zwei Drittel der Verkehrsleistung, welche heute stattfindet, auf den Individualverkehr. Im Kanton Basel-Landschaft gibt es querenden Autobahnverkehr, bei dem der Kanton keine Zuständigkeit hat. Auch auf den Kantonsstrassen gibt es querenden Verkehr aus anderen Kantonen und anderen Ländern. Und hier auch nur schon daran zu denken, die Verkehrsflächen in irgendeiner Form zu beschränken und zu steuern, ist nicht nachvollziehbar. Darum lehnt die SVP-Fraktion den Vorstoss ab.

Thomas Noack (SP) verweist auf die Feststellung im Statusbericht Klima, dass die Zielsetzung aus dem Klimaabkommen von Paris mit griffigeren Massnahmen durchaus noch eingehalten werden könnten. Damit sind Massnahmen gemeint, welche in den Kompetenzbereich des Kantons liegen. Entsprechende Grundsätze und Instrumente sind in der Kantonsverfassung, auf Gesetzesstufe und auch im Richtplan vorhanden. Zugleich hat der Kanton ein Energiegesetz, welches allerdings die Mobilität explizit ausschliesst, obwohl ein erheblicher Teil der Treibhausgasemissionen durch die Mobilität verursacht wird. Es besteht also Handlungsbedarf. Dieser wird in der vorliegenden Motion aufgegriffen und es werden darin wichtige Anliegen angesprochen. Diese werden teilweise von der SP-Fraktion unterstützt oder von der SP-Fraktion auch selbst angeregt. Aber die SP-Fraktion würde Massnahmen bevorzugen, mit welchen die Verkehrsflächen effizienter und vor allem nachhaltiger genutzt und umweltschonend gesteuert werden können, um so eine klimaverträglichere Mobilität sicherzustellen. Die SP-Fraktion erachtet es nicht als zielführende Lösung, wenn die Gesamtverkehrsfläche und –kapazität nur starr limitiert werden würde. Es muss auch das Gesamtverkehrssystem in Betracht gezogen werden. Insbesondere müssen auch die Bedürfnisse des öV einbezogen werden. Dazu gibt es mit dem Richtplan ein gutes Instrument. Aus diesen Gründen lehnt die SP-Fraktion die Motion grossmehrheitlich ab und würde auch ein allfälliges Postulat nicht unterstützen. Es ist kein Mehrwert aus den klaren Vorgaben im Vorstoss zu erwarten. Die SP fordert jedoch, dass die im Vorstoss angesprochenen Grundanliegen aufgenommen und weiter bearbeitet werden, insbesondere wenn es um eine effiziente Nutzung der Verkehrsflächen geht.

Andreas Dürr (FDP) nimmt vorweg, die FDP-Fraktion lehne die Motion entschieden ab. Das Anliegen des Vorstosses ist eine Ökologisierung des Verkehrs. Es geht aber ganz klar vergessen, dass damit die zukünftige Entwicklung des Verkehrs blockiert würde. Die Entwicklung lässt sich mit einem Verkehrsflächenmanagement nicht leiten. Es gibt eine Nachfrage, ein Bevölkerungswachstum und eine Veränderung in der Mobilität. Selbst wenn diese Veränderung in Richtung selbstfahrende Elektroautos geht, werden nicht weniger Autos auf den Strassen sein, sondern mehr. Auch diesen Bedürfnissen muss man gerecht werden. Aus diesen Gründen sollten keine Handlungsfesseln angelegt werden, die zwar gut gemeint sind, aber in die falsche Richtung gehen. Es ist richtig, der Boden ist ein begrenztes Gut, das aber bereits heute mit Bedacht und sehr effizient eingesetzt wird. Es kann nicht sein, dass man sich nun selber Fesseln anlegt, die zu Verboten führen, die am Ende die Gesellschaft lahmlegen.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 62:15 Stimmen wird die Motion abgelehnt.

Nr. 1418

20. Kantonales Park & Ride Konzept

2021/196; Protokoll: pw

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat nehme das Postulat entgegen.

://: Das Postulat wird stillschweigend überwiesen.

Nr. 1419

21. Basel-Landschaft und Basel-Stadt als Pilotgebiete des Bundes für Mobilty Pricing

2021/78; Protokoll: pw

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat nehme das Postulat entgegen. Ist jemand gegen eine Überweisung?

Das Thema sei im Rahmen des Vorstosses von Bálint Csontos schon andiskutiert worden, stellt der Postulant **Thomas Noack** (SP) fest. Es sind sich wohl alle darüber einig, dass Mobilität ein gesellschaftliches Grundbedürfnis ist, Platz braucht und viel Geld kostet. Mobilität ist auch ein knappes Gut, insbesondere der Strassenraum. Es fehlt an signifikantem Platz für einen Ausbau und auch an Geld, um einen Ausbau zu finanzieren. Es stellt sich zudem die Frage, was Mobilität den Einzelnen kosten darf und was der Staat künftig übernehmen soll. Hierbei gehen die Meinungen weit auseinander.

Die Aufgabe, die es zu lösen gilt, ist gross. Einerseits muss eine kluge Nutzung der beschränkten Kapazitäten, andererseits eine soziale Finanzierung der Mobilitätskosten gefunden werden. Deshalb ist eine Lenkung auf die effizienten Verkehrsmittel und eine Steuerung des Verkehrsflusses durch diese Lenkung ein wesentliches Anliegen. An einer der letzten Sitzungen wurde ausgiebig über die Erschliessung des Bachgrabengebiets und über Verkehrsmodelle der Zukunft diskutiert. Dabei ging es auch um die Frage, ob die Kapazität ausreicht.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) unterbricht. Aktuell laute die Frage, ob jemand gegen eine Überweisung des Vorstosses sei.

Reto Tschudin (SVP) sagt, die SVP-Fraktion sei gegen Überweisung. Mobility Pricing wird derzeit als Wundermittel dargestellt, um den Verkehrsfluss zu steuern oder letztlich zu verhindern, dass das Auto für den Arbeitsweg genutzt wird. Fakt ist aber, dass die meisten zwischen sechs und acht Uhr morgens zur Arbeit fahren, weil die meisten acht Stunden täglich arbeiten müssen und nicht erst abends um zehn Uhr daheim sein wollen. Entsprechend bleibt den meisten nicht viel anderes übrig, als am Morgen zur Arbeit zu fahren, wenn dies auch fast alle anderen tun. Würde das Mobility Pricing dazu führen, dass einige erst später zur Arbeit fahren, dann wären dies vermutlich nur jene, die es sich leisten können und den Luxus von flexiblen Arbeitszeiten haben. Mit Mobility Pricing würden also diejenigen bestraft, die es sich nicht leisten können, später zur Arbeit zu kommen. Auf der Baustelle kann nicht erst um zehn Uhr begonnen werden. Mit Mobility Pricing würden ganz sicher die falschen bestraft und es würde nicht dazu führen, dass viele erst um zehn Uhr zu arbeiten beginnen oder erst um zehn Uhr abends Feierabend machen. Vielmehr würde es dazu führen, dass die Autobahnen trotzdem voll sind, aber die Leute einfach mehr bezahlen, um zur Arbeit zu kommen. Im Vorstoss geht es schliesslich um die Rush Hour – die Leute sind unterwegs, um Geld zu verdienen – und nicht um den Freizeitverkehr.

Die Idee, den Verkehr auf der Strasse besser zu verteilen, ist durchaus sinnvoll, aber der Lösungsansatz über das Geld ist der falsche.

Felix Keller (Die Mitte) stellt fest, es werde nicht über ein Road Pricing gesprochen, sondern über ein Mobility Pricing. Und das ist das Problem, denn beim Mobility Pricing ist der öffentliche Verkehr (ÖV) mit gemeint. Der Redner hat bei einer Umsetzung Bedenken, dass das U-Abo sterben könnte oder zumindest der günstige Preis von CHF 800.–. Davor ist zu warnen. Vor einigen Jahren hatte der Landrat eine Resolution verabschiedet, dass das U-Abo zwingend beibehalten werden soll. Felix Keller hatte des Weiteren einen Vorstoss eingereicht mit dem Anliegen, in den Zwischenzeiten Spartickets einzuführen, wie dies die SBB auch machen. Das Anliegen stiess leider nicht auf fruchtbaren Boden. Letztlich wollte man beim U-Abo bleiben, das nach wie vor sehr günstig ist. Im Vorstoss steht, dass die Kostenschiere zwischen immer teurerem ÖV und immer billigerem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schliessen sei. Das U-Abo kostet jährlich CHF 800.–, das GA CHF 3860.–, was wirklich günstig ist. Beim Auto betragen die Vollkosten CHF 1.– pro Kilometer. Der MIV ist somit nach wie vor teurer als der ÖV. Das U-Abo soll beibehalten werden. Die Mitte/glp-Fraktion wird das Postulat nicht unterstützen.

Für **Andreas Dürr** (FDP) ist das Postulat auch etwas aus der Zeit gefallen. Vor etwa zwei Jahren hat der Bund Versuchsregionen für ein Mobility Pricing gesucht. Die Aufträge waren klar und der ÖV war enthalten. Einige Regionen, vor allem Städte, haben sich für einen Versuch gemeldet – unter anderem Basel-Stadt. Basel-Stadt hat dann auch ein Gesuch eingereicht beim Bundesamt für Strassen (ASTRA), das lange geheim gehalten wurde. Christian Keller von Primenews hatte unter Berufung aufs Öffentlichkeitsprinzip geklagt, um zu erfahren, was das Konzept beinhaltet. Zwei Tage vor der Gerichtsverhandlung hatte der Kanton Basel-Stadt dann das Gesuch öffentlich gemacht. Dieses beinhaltete interessanterweise kein Mobility Pricing, sondern ein Road Pricing im Sinne eines Cordon-Pricing – sprich, es wurde ein Ring den Kantonsgrenzen entlang gezogen. Seither hat man nichts mehr davon gehört. Im Prinzip handelt es sich um eine klare Submissionsverletzung; der Kanton Basel-Stadt hat schliesslich etwas eingereicht, was nicht gefragt wurde und nicht den Anforderungen des Bestellers entsprach. Politisch ist spannend, was kommen wird. Das ASTRA stöhnt und ächzt, denn aufgrund der politischen Leitung des Departements soll der Road Pricing-Versuch des Kantons Basel-Stadt bewilligt werden, aber juristisch ist es allerdings schlicht nicht haltbar. Seither hört man aus Bern nichts mehr. Andere Versuchsgebiete waren sehr viel vorsichtiger und haben gemerkt, dass es überhaupt nicht funktioniert. Luzern hat sich zurückgezogen. Übriggeblieben sind Bern und Biel. Alle Versuche, die politisch und ideologisch getrieben sind, zielen aufs Road Pricing und nicht aufs Mobility Pricing. Zum Vorstoss: Der Kanton Basel-Landschaft hätte sich bereits vor zwei oder drei Jahren als Versuchsregion bewerben müssen. Zweitens wäre es falsch, sich Basel-Stadt anzuschliessen, das mit dem Cordon Pricing eigentlich eine Stadtmauer gegen Baselland errichtet. Es ist nicht ersichtlich, wie sich Basel-Landschaft an dieser Mauer beteiligen soll – höchstens vielleicht mit einem Gegenpreis. Drittens steht das Mobility Pricing bei Basel-Stadt nicht zur Diskussion. Das Mobility Pricing, das den ÖV beinhaltet, wird wahrscheinlich auch nicht das primäre Ziel von Thomas Noack sein. Zusammengefasst kommt der Vorstoss schlichtweg zu spät, mit Basel-Stadt soll hier sicher nicht mitgemacht werden und andere Regionen haben begriffen, dass es für die regionale Situation nicht funktioniert. Der Kanton Basel-Landschaft sollte nun nicht auf eine Totgeburt aufspringen. Es muss abgewartet werden, was das ASTRA macht und sollte das Cordon Pricing von Basel-Stadt bewilligt werden – was hoffentlich nicht der Fall sein wird – dann muss geschaut werden, wie man als Kanton Basel-Landschaft damit umgeht.

Béatrix von Sury d'Aspremont (Die Mitte) sagt, gewisse Arbeitnehmende hätten fixe Arbeitszeiten, weshalb sie nicht einfach zwei Stunden später auf der Strasse oder im ÖV unterwegs sein können. Wenn sie nun ihrem Sohn sagen würde, er solle erst um zehn statt um acht Uhr zur Schule gehen, weil dann das ÖV-Abonnement billiger ist, hätten die Lehrpersonen wohl keine Freude daran. Die Rednerin wird dem Vorstoss nicht zustimmen.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) ist erstaunt, dass der Regierungsrat den Vorstoss entgegennehme, auch wenn er scheinbar zu spät kommt, wie vorhin gesagt wurde. Die Diskussion und die unterschiedlichen Haltungen zeigen aber, dass es gut ist, wurde der Vorstoss eingereicht. So kann darüber gesprochen werden. Aus Sicht des Redners spricht nichts gegen Prüfen und Berichten und gegen ein Pilotprojekt. Die Grüne/EVP-Fraktion unterstützt den Vorstoss.

Rolf Blatter (FDP) hatte im Dezember 2020 eine Interpellation zum Thema eingereicht und insbesondere nach den Auswirkungen einer Mobility Pricing-Massnahme des Kantons Basel-Stadt auf Basel-Landschaft gefragt. Spannenderweise stand in der Interpellationsantwort, die Auswirkungen seien unbekannt, da unklar sei, was Mobility Pricing heisse. Mobility Pricing sei kein stehender, klar umgrenzter Begriff, sondern könne eine Vielzahl an Möglichkeiten enthalten. Die Antwort war also etwas schwammig. Es ist deshalb nicht sinnvoll, nun mit einem ähnlichen Vorstoss in die gleiche Richtung zu rennen. Auch Rolf Blatter ist gegen eine Überweisung.

Thomas Noack (SP) entschuldigt sich, dass er vorhin vorschnell das Wort ergriffen habe – dies geschah in der Erwartung, dass sein Vorstoss nicht bei allen auf Gegenliebe stossen werde. Weshalb ist der Vorstoss trotzdem wichtig? Bei Mobility Pricing handelt es sich um eine zentrale Frage, zu der es zwar Studien und Feldversuche gibt, aber nicht so wahnsinnig viele. Ein Feldversuch stammt von der ETH Zürich und umfasst 3'700 Personen. Der Versuch war klug angelegt und hat zu spannenden Resultaten geführt. Die Feldversuche sind wichtig, um herauszufinden, wie dies künftig funktionieren könnte und wie sinnvoll mit dem knappen Strassenraum umgegangen werden kann. Es geht nicht primär um Road Pricing und auch nicht um eine Mauer um die Stadt Basel, sondern darum, ein Modell zur Lösung der Verkehrssituation zu finden. Wesentlich ist auch der regionale Zusammenhang, weshalb Thomas Noack enttäuscht ist, dass Basel-Landschaft sich nicht am Pilot von Basel-Stadt beteiligt. Immerhin hat Regierungsrat Isaac Reber aber mal gesagt, man könne sich noch einbringen und allenfalls auch mitdenken. Weiter wurde gesagt, dass Mobility Pricing zur Abschaffung des U-Abos führen würde und nicht klar sei, was Mobility Pricing genau sei. Dies müsste in einem ersten Schritt konkretisiert und weitergedacht werden, bevor einfach festgehalten wird, Mobility Pricing sei ein Unsinn. Es braucht auch einen Pilotversuch, um herauszufinden, was greift und was Lösungen sein könnten. Wenn Basel-Landschaft sich nicht beteiligt, bringt dies den Nachteil mit sich, dass auch nicht wirklich darüber nachgedacht wird. Würde Basel-Landschaft mitmachen, bestünde die Möglichkeit, über kluge Lösungen nachzudenken und vielleicht mit Basel-Stadt ins Gespräch zu kommen, um das Problem regional anzupacken.

Für Thomas Noack ist auch die sozial verträgliche Ausgestaltung eines Mobility Pricings zentral. Die ETH Studie thematisiert zudem Rückvergütungen: Können diese klug eingesetzt werden? Sind diese förderlich und welche Modelle bestehen? Es bestehen nur wenige Erfahrungswerte. Der Kanton müsste mitdenken und die Chance nutzen, anstatt lediglich zu sagen, es handle sich um eine schlechte Idee.

://: Mit 45:36 Stimmen wird das Postulat abgelehnt.

Nr. 1423

22. Minimale Anzahl an Ladestationen für eBikes an Plätzen mit grossem Publikumsverkehr

2021/217; Protokoll: ama, pw

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) stellt fest, dass die Schwierigkeiten bezüglich Abstimmungsanlage nach wie vor bestehen. Aus diesem Grund werden die folgenden Stimmenzählerinnen und Stimmenzähler zur Pflicht gerufen:

Seite SP: Markus Dudler (Die Mitte)
Seite FDP: Urs Schneider (SVP)
Mitte/Präsidium: Anna-Tina Groelly (Grüne)

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat sei bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Dazu liegt eine schriftliche Begründung vor.

Stephan Ackermann (Grüne) wandelt seine Motion in ein Postulat um und hofft, dass so eine Mehrheit des Rats seinem Anliegen zustimmen könne.

Susanne Strub (SVP) spricht auch zu Traktandum 23. Bei beiden Vorstössen ist die Form der Motion falsch, jedoch wird die SVP-Fraktion die Anliegen auch als Postulate ablehnen. Die im vorliegenden Postulat verlangten Ladestationen befinden sich in der Regel im öffentlichen Raum, sei dies auf Gemeindegebiet oder SBB-Areal, weshalb der Landrat hier keine Vorschriften erlassen dürfe. Zudem erachtet es die SVP als gefährlich, die Bauherrschaft in Quartierplänen zum Bau von Ladestationen zu verpflichten. Letztlich ist es Sache der E-Bike-Fahrenden, unterwegs über genügend Strom zu verfügen. Auch beim nachfolgenden Traktandum 23 (2021/199, Förderprogramm für E-Bike-Ladestationen) handelt es sich nicht um eine Motion, denn Angebot und Nachfrage müssten sich selbst regeln. Der Kanton hat die Hausaufgaben bei seinen eigenen Gebäuden zu erledigen, jedoch muss er in dieser Sache der Allgemeinheit keine Vorschriften machen.

Marc Schinzel (FDP) spricht ebenfalls zu beiden Vorstössen. Wie seine Vorrednerin spricht sich auch die FDP-Fraktion gegen die beiden Vorstösse aus. Bei den Ladestationen handelt es sich um ein munteres Pferd, daher braucht es keine zusätzlichen Abklärungen oder gar irgendwelche gesetzlichen Vorgaben und Eingriffe in Privateigentum. Überall, wo entsprechender Bedarf besteht, werden auch Ladestationen eingerichtet. Gerade bei E-Bikes sind die Akkus zudem mobil und sie können separat vom Fahrrad zu Hause oder im Geschäft aufgeladen werden. Wie bereits erwähnt, hat sich der Kanton diesbezüglich nicht in die Gemeindeautonomie oder in Privatinteressen einzumischen.

Franz Meyer (Die Mitte) ist mittlerweile ebenfalls E-Bike-Fan und nutzt dieses Fortbewegungsmittel für einen grossen Teil seiner Mobilität. In den letzten zwei Jahren legte er damit rund 16'000 km zurück, musste dabei allerdings praktisch noch nie an öffentlichen Ladestationen «tanken». Die Mitte/glp-Fraktion unterstützt deshalb keine Motion. Ein Postulat erscheint ihr jedoch sinnvoll, denn gerade auch für den Tourismus sollten Ladestationen auf öffentlichem Grund angeboten werden können. Auch Traktandum 23 (2021/199) würde als Postulat unterstützt.

Jan Kirchmayr (SP) fände es durchaus sinnvoll, im Rahmen eines Postulats abzuklären, ob das Potential für die genannten Ladestationen vorhanden wäre. Im Rat wurde es bisher als sinnvoll erachtet, Ladestationen für Elektroautos zu fördern. Konsequenterweise müssten daher auch solche für Fahrräder unterstützt werden.

Stephan Ackermann (Grüne) erachtet Effizienz und die gemeinsame Diskussion von zwei Traktanden als löblich, der Inhalt der Voten sei dies jedoch weniger. Er findet eine Gleichbehandlung verschiedener Verkehrsmittel wichtig und er zeigt sich dankbar für die Unterstützung des Postulats durch die Mitte/glp-Fraktion. Gerade in einem touristischen Kanton, wie es Basel-Landschaft ein Stück weit ist, sind derartige Ladestationen wertvoll. Beispielsweise am Bodensee bestehen heute schon öffentliche Ladestationen für E-Bikes. Er empfiehlt daher noch einmal wärmstens, sein Postulat, zu überweisen, insbesondere weil die Regierung dieses auch entgegennehmen wolle.

Marco Agostini (Grüne) erkennt ein Schema: Nur Strassenprojekte sollen durchgesetzt werden, was auch die neu eingereichten Vorstösse zeigen. Dies erstaunt vor allem seitens FDP, die eigentlich fortschrittlich und zukunftsgerichtet denkt. Wie Marc Schinzels Frage im Vorfeld der Sitzung gezeigt hat, weiss er anscheinend nicht, wie E-Bikes funktionieren und für wie viele Kilometer eine Ladung ausreicht. Entsprechend ist unverständlich, weshalb eine Überweisung als Postulat abgelehnt wird. In einer Postulatsantwort könnte der Regierungsrat über E-Bikes informieren.

Peter Brodbeck (SVP) mag Velos und E-Bikes, versteht aber die Argumentation nicht. Ein E-Bike darf nicht mit einem Auto verwechselt werden. Beim E-Bike können an einer normalen Steckdose innerhalb kurzer Zeit einige Kilometer getankt werden. Beim Auto würde dies mit einer normalen Steckdose mehr als einen Tag brauchen, weshalb andere Ladestationen notwendig sind. Mit einem aufgeladenen E-Bike können hundert oder mehr Kilometer zurückgelegt werden. In urbanen Gebieten ist keine Ladestation nötig. Auch in der Freizeit, beispielsweise auf den Velowegen von SchweizMobil braucht es nicht unbedingt Ladestationen – für den Tourismus wäre nämlich förderlicher, wenn die Akkus während eines Restaurantbesuchs aufgeladen würden. Peter Brodbeck hatte noch nie das Bedürfnis nach einer Ladestation, egal ob er von Basel ins Tessin oder von Basel in die Ostschweiz unterwegs war. Wenn der Akku leer war, musste er vielleicht einmal mehr einen Kaffee in einem Restaurant trinken, aber dagegen ist wirklich nichts einzuwenden.

Hanspeter Weibel (SVP) findet schön, wenn man sich gegenseitig Nichtwissen vorwirft. Marco Agostini mag ein E-Bike-Experte sein. Das Grundproblem ist aber, dass die Infrastruktur für eine Auto- und eine Bike-Ladestation nicht vergleichbar ist. Beide benötigen ganz unterschiedliche elektrische Spannungsverhältnisse. Ein E-Bike, vor allem wenn es eine mobile Batterie hat, kann an jeder Steckdose aufgeladen werden. Mit dem Auto geht das nicht, weil sie keine mobile Akkus haben und es deshalb einen Parkplatz braucht. Die Problemstellung bei E-Bikes und bei Autos ist unterschiedlich, weshalb es auch eine andere Behandlung braucht.

Jacqueline Bader (FDP) erklärt Jan Kirchmayr, eine Elektrobatterie für ein Auto wiege fast eine Tonne, während es bei einer E-Bike-Batterie maximal drei Kilogramm sind. Der Unterschied ist gross. Die Kinder der Rednerin haben E-Bikes und sie haben keine Probleme, den Akku in der Schule oder in einem Restaurant aufzuladen. Die Beizen sind gut eingerichtet. Ein Postulat ja, aber ein wirklicher Bedarf ist eigentlich nicht vorhanden.

Saskia Schenker (FDP) findet den konstruierten Graben unschön. Letztlich sollte es darum gehen, wie ein Netz an Ladestationen entstehen kann. Auf der Webseite von Baselland Tourismus war letzten Sommer zu lesen, dass ab diesem Sommer ein Netz an innovativen Schnellladestationen bereitsteht, die den Akku kostenlos, bei jeder Witterung und ohne eigenes Ladekabel mit Energie versorgen. Konkret gibt es ein Angebot an E-Bike-Touren. Und weil die E-Bikes beliebt sind und das Thema auch wirtschaftlich interessant ist, entstehen an diversen Stelle entsprechende Angebote. Die gleiche Position hat die FDP-Fraktion auch bei den Elektroautos vertreten. Es wurde auch hier argumentiert, dass ein Angebot selber entsteht, beispielsweise über die Elektrizitätsdienstleister. Es ist begrüßenswert, dass der Regierungsrat prüfen und berichten möchte, um überhaupt erst den Bedarf abzuklären. So kann er auch zum Schluss kommen, dass er nicht tätig werden muss, weil das Geforderte bereits vorhanden ist. Ein Postulat wird unterstützt.

Urs Kaufmann (SP) sieht es ähnlich wie seine Vorrednerin. Ein Postulat ist bei beiden Vorstössen das richtige Vorgehen. So kann eruiert werden, wo überhaupt ein Bedürfnis besteht und ob es einer entsprechenden Förderung bedarf. Es ist einfacher, ein E-Bike zu laden als ein E-Auto. Trotzdem hat wohl nicht immer ein Restaurant geöffnet, wenn eine Notladung gemacht werden muss.

://: Mit 47:30 Stimmen bei 1 Enthaltung wird der Vorstoss als Postulat überwiesen.

[Wegen des Ausfalls der Abstimmungsanlage musste das Resultat von Hand ausgezählt werden; das Abstimmungsverhalten konnte nicht festgehalten werden.]

Nr. 1424

23. Förderprogramm für E-Bike-Ladestationen

2021/199; Protokoll: pw

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat sei bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Andrea Heger (EVP) wandelt die Motion in ein Postulat um und möchte auf einige Voten aus der Diskussion zu Traktandum 22 eingehen. Es könnte durchaus sinnvoll sein, wenn der Kanton von sich aus tätig und eine Vorreiterrolle einnehmen würde. Susanne Strub hat sich gegen Vorschriften ausgesprochen. Andrea Heger möchte auch keine Vorschriften, sondern der Vorstoss hat das Prüfen eines Anreizsystems zum Ziel. Tourismus Baselland wurde erwähnt. Es gibt immer mehr Menschen die Veloferien machen und auch weite Distanzen zurücklegen. Hier könnte sinnvoll sein, gewisse Anreize zu schaffen, damit das Netz an Ladestationen weiter ausgebaut wird. Dies dürfen auch Restaurants sein, die ihrerseits davon profitieren, wenn sie mehr Gäste haben. Zu Marc Schinzel: Es soll sich um keinen Eingriff in Privateigentum handeln, sondern eben um ein Anreizsystem, das es auch in vielen anderen Bereichen ist. Anreizsysteme sind ein sehr liberaler Ansatz.

://: Mit 49:30 Stimmen bei 1 Enthaltung wird der Vorstoss als Postulat überwiesen.

[Wegen des Ausfalls der Abstimmungsanlage musste das Resultat von Hand ausgezählt werden; das Abstimmungsverhalten konnte nicht festgehalten werden.]

Nr. 1425

24. Nachhaltige e-Mobilität

2021/209; Protokoll: pw, mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat sei bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Hanspeter Weibel (SVP) klärt auf: Mit dem Vorstoss wird eine Quadratur des Kreises verlangt, die der Regierungsrat nicht erfüllen kann und schon gar nicht als Gesetzauftrag. Gegen eine Anpassung der Motorfahrzeugsteuer im Sinne der Ökologisierung spricht nichts. Es sollen aber Kriterien eingebracht werden, die als solche einerseits umstritten und andererseits in vielen Fällen nicht mehr aktuell sind. Die Verbrenner haben eine Entwicklungsgeschichte von rund 120 Jahren hinter sich, die Batteriefahrzeuge von vielleicht fünf Jahren und die Entwicklung schreitet rasant voran. In der Motion geht es beispielsweise um Batterierecycling. In einem Elektroauto hat es durchschnittlich zwischen 5'000 und 7'000 kleine Rundbatterien und niemandem würde es in den Sinn kommen, die ganzen Batterien zu entsorgen. Die einzelnen Batterien sind in kleinen Paketen gebündelt und bei Defekten werden nur einzelne Batterien ausgewechselt. Abgesehen davon gibt es auch den Begriff «Second Life» für Batterien. Batterierecycling als solches ist in diesem Zusammenhang grundsätzlich nicht angebracht, weil es viele technische Möglichkeiten gibt, so dass die Batterie in dem Sinne, wie es im Vorstoss verstanden wird, gar nicht recycelt werden muss. Zu den Fragen der Rohstoffproblematik, der Emissionen, der Autoherstellung: Heute wird in der Motorfahrzeugsteuer auf eidgenössisch festgestellte Werte, teilweise EU-Werte abgestellt. Zusätzliche Kriterien für den Kanton Basel-Landschaft sind völlig neben den Schuhen. Damit würde man nie zu einer eindeutigen Berechnungsgrundlage für eine Motorfahrzeugsteuer kommen. Die Motion ist deshalb abzulehnen.

Der Mitte/glp-Fraktion gehe es bei diesem Vorstoss gleich, sagt **Franz Meyer** (Die Mitte). Vor allem der folgende Satz ist problematisch: «Das bedeutet, dass die Motorfahrzeugsteuer so ange-

passt wird, dass nicht generell Autos mit geringen Emissionen, sondern auch die sozialen und ökologischen Bedingungen in der Herstellungskette mitberücksichtigt werden.» Das ist nicht umsetzbar, weshalb der Vorstoss abgelehnt wird.

Christine Frey (FDP) und die FDP-Fraktion stören sich an zwei Themen, weshalb weder ein Postulat noch eine Motion unterstützt werden. Erstens findet eine Konzentration auf eine Technologie statt. Die Festlegung auf eine Antriebsart widerspricht marktwirtschaftlichen Mechanismen und dem Prinzip der Technologieoffenheit. Zweitens steht die Forderung im Raum, dass die Motorfahrzeugsteuer Rücksicht nehmen soll auf die sozialen und ökologischen Bedingungen in der Herstellungskette. Wie bei allen Konsumgütern entscheidet am Schluss der Konsument, nach welchen Kriterien er sich für oder gegen ein Produkt entscheidet. Fazit: Der Kanton Basel-Landschaft ist der falsche Adressat, wenn Einfluss auf die Zulieferprodukte für die Herstellung genommen werden soll.

Stephan Ackermann (Grüne) wäre froh, wenn der Regierungsrat noch begründen könnte, weshalb er den Vorstoss entgegennimmt.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) gibt bekannt, der Regierungsrat verzichte auf eine Wortmeldung.

Stephan Ackermann (Grüne) ist absolut enttäuscht vom Regierungsrat, dass er keine Stellung zu diesem wichtigen Geschäft bezieht. Vor allem auch, weil der Regierungsrat das Motorfahrzeugsteuergesetz in die Vernehmlassung geschickt hat. Stephan Ackermann ging eigentlich davon aus, die Überweisung sei unbestritten und dass die FDP liberal und auch grün sei und die Anliegen unterstütze. Die Klimaschutzinitiative, bei der bürgerlichen Parteien den Regierungsrat unterstützten, wurde vor kurzem leider durch die Stimmbevölkerung abgelehnt. Umso «überraschender» ist nun, dass die bürgerlichen Parteien hier nun dem Regierungsrat in den Rücken fallen. Der Redner ist absolut enttäuscht von der Haltung, da ihm an diesem Geschäft sehr viel mehr liegt als an den vorherigen betreffend Ladestationen. Mit diesem Geschäft kann wirklich gezeigt werden, in welche Richtung das Baselbiet gehen soll. Auch die Mitte soll sich angesprochen fühlen, die mit der glp eine Fraktion bildet. Hoffentlich unterstützt die glp die Überweisung, die ja schliesslich grün und liberal ist. Es könnte höchstens sein, dass die glp dagegen ist, weil der Vorstoss auch soziale Kriterien beinhaltet. Die Haltung der SVP ruft bei Stephan Ackermann am wenigsten Enttäuschung hervor, weil sich die SVP auch immer wieder in diese Richtung geäußert hat. Aber trotzdem ist die SVP ja eigentlich auch dafür, dass der Landwirtschaft ein gewisser Wert beigemessen wird. Und dies bitteschön nicht nur in der Schweiz, sondern auch dort, wo die wertvollen Rohstoffe für die Batterien abgebaut werden. Es ist eigentlich absolut anmassend, diese Motion nicht mitzutragen, wenn die bürgerliche Regierungsmehrheit bereit ist, den Vorstoss entgegenzunehmen.

Peter Riebli (SVP) stellt erstens klar, dass der Regierungsrat für gewöhnlich nicht begründe, weshalb er einen Vorstoss entgegennehme. Wenn man eine Motion für derart wichtig erachtet, dann sollte sie, zweitens, auch so formuliert werden, dass sie mehrheitsfähig ist. Drittens: Politik besteht aus unterschiedlichen Meinungen, die es zur Kenntnis zu nehmen gilt. Es ist nicht nötig, der Enttäuschung über andere Meinungen Ausdruck zu verleihen. Die Motion, so wie sie formuliert ist, ist nicht überweisbar.

Urs Kaufmann (SP) erklärt, die SP-Fraktion habe grosse Sympathien für die Motion und werde sie unterstützen. Auf der anderen Seite läuft aktuell eine Vernehmlassung zur Motorfahrzeugsteuer, die gewisse Stossrichtungen hin zu einer Ökologisierung enthält. Vom Verfahren her ist es vorzuziehen, sich im Rahmen der Vernehmlassung einzubringen, um dort das Mögliche herauszuholen. Allenfalls könnte in einem nächsten Schritt ein ergänzender Vorstoss eingereicht werden, damit für eine nächste Teilrevision in diesem Bereich Inputs bereits vorliegen. Es ist nicht optimal, parallel zur Vernehmlassung einen weiteren Vorstoss auf den Weg zu bringen.

Jacqueline Bader (FDP) meint, man müsse sich von der Illusion trennen, dass E-Mobilität sowohl ökologisch wie auch sozial sei. Das ist sie nicht. Man schaue sich schon nur mal den Abbau der

Rohstoffe und die Transportwege an. Diese Informationen kann man sich im Internet und im Fernsehen selber aneignen.

Die Autoindustrie ist sehr bemüht, die erwähnten Batteriepakete weiter verwenden zu können. Diesbezüglich ist viel Innovation im Gange, wie die Rednerin aus erster Hand weiss. Des Weiteren werden die Mikrochips für Autos, Waschmaschinen, Mikrowellen etc. in Ländern produziert, in denen die Produktionsbedingungen nicht unseren Vorstellungen entsprechen. Die Mikrochips kommen grösstenteils aus Nordkorea. Wäre dies anders, würden die Chips in Europa produziert, würde ein hundertfaches für die Chips bezahlt werden müssen. Der Wahrheit muss endlich in die Augen geschaut werden.

Fredy Dinkel (Grüne) sieht das genauso. Er hat bereits Ökobilanzen für E-Mobilität und andere Mobilität erstellt und es ist tatsächlich so. Die Motion bietet die Chance, genau dies zu zeigen. E-Mobilität ist nicht einfach die Rettung der Welt. Es geht auch nicht um eine Technologieeinschränkung, sondern um eine Bewertung, die miteinbezogen werden kann. Die Motion soll überwiesen werden.

Marco Agostini (Grüne) fragt den Regierungsrat, ob es die Idee gebe, grössere E-Fahrzeuge mit grösseren Batterien stärker zu besteuern.

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) erklärt, wenn der Regierungsrat einen Vorstoss entgegennehme, lege er keine Begründung dar, sondern sage lediglich, der Vorstoss solle geprüft oder umgesetzt werden. Wie bereits erwähnt, befindet sich aktuell eine Landratsvorlage zu dieser Thematik in der Vernehmlassung.

Hanspeter Weibel (SVP) beginnt mit Marco Agostini: Heute ist ein grosser Anteil der Besteuerung gewichtsabhängig. Dies wird auch künftig so sein. Leistungs- und grössenmässig vergleichbare Verbrenner und Elektro-Fahrzeuge sind in etwa gleich schwer. Eine Batterie als solche ist schwer, aber es entfällt ganz viel Nebenaggregat (Motor, Getriebe etc.).

An Stephan Ackermann zur Beurteilung einer politischen Haltung: Vor mehr als fünf Jahren hatte der Redner eine Motion zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer eingereicht ohne jegliche weitere Kriterien. Diese wurde abgelehnt. Hanspeter Weibel findet es deshalb nicht in Ordnung, ihm nun vorzuwerfen, dass er gegen diese Motion hier ist, die noch ganz viele andere Kriterien beinhaltet, die wirklich nicht messbar sind. Er fährt seit acht Jahren Elektroauto. Während dieser Zeit gab es gewaltige Entwicklung im Batteriebereich. Selbst wenn man heute ein Fahrzeug kauft, dass entweder in China oder in Deutschland hergestellt wurde, so haben diese beispielsweise völlig unterschiedliche Lithiumanteile in der Batterie. Gewisse Kriterien der Motion lassen sich schlicht nicht umsetzen. Dieser unmöglich auszuführende Auftrag soll dem Regierungsrat erspart werden.

Marc Schinzel (FDP) ist die Motivation hinter dem Vorstoss klar. Bei der Motorfahrzeugsteuer ist aber auch ein juristischer Aspekt sehr wichtig. Bei Steuern handelt es sich um ein sehr exaktes Feld und es ist darauf zu achten, dass die Kriterien scharf messbar, einfach umsetzbar und beschwerderesistent sind. Im Steuerrecht, wie etwa auch im Strafrecht, ist vom Bestimmtheitsgebot die Rede. Soziale und ökologische Bedingungen sind ein weites Feld. So kommen etwa viele Teile aus Ländern, die überhaupt nicht unseren Standards entsprechen, andere aus demokratischen Staaten. Die Herstellerketten werden zudem ständig angepasst. Was es aber braucht, ist Transparenz. Transparenz ist wichtig für die Konsumentinnen und Konsumenten. Auch wichtig ist die Diskussion darüber. So spielt es etwa eine Rolle, was durch die neuen Verkehrsträger wie E-Trottinette ersetzt wird – ÖV oder Fusswege.

Klaus Kirchmayr (Grüne) erlebte in seinen 15 Jahren als Landrat schon mehrere fundamentale Debatten über das Thema Motorfahrzeugsteuer und deren Ökologisierung. Die Debatten verlaufen meistens sehr ähnlich. Nur wenn hin und wieder jemand aus dem anderen politischen Lager das Normale durchbricht, geht es einen Schritt in die richtige Richtung weiter. In der Teilrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes, die sich aktuell in Vernehmlassung befindet, geht es darum, eine weitere Ökologisierung und eine Anpassung an den technologischen Fortschritt im Steuerrecht

abzubilden. Die Kriterien, die erfüllt sein müssen, stellen auch immer eine Schwierigkeit dar, wie Marc Schinzel bereits ausgeführt hat.

Diejenigen, die gegen den Vorstoss sind, suchen Details, weshalb eine Überweisung nicht in Frage kommt. Diejenigen, die etwas verändern möchten, finden einfach, dass sich etwas verändern muss. Weshalb ist das so? Die Mobilität ist neben dem Heizen und dem Bauen der grösste Hebel, um etwas fürs Klima zu tun. Der Kanton hat jedoch relativ wenig Handlungsspielraum und der einzige Hebel geht über die Motorfahrzeugsteuer. Dies erklärt, weshalb diese immer wieder ein Thema im Landrat ist. Der Auftrag der Motion an den Regierungsrat lautet wie folgt: *«Der Regierungsrat wird beauftragt, die Motorfahrzeugsteuer so anzupassen, dass die E-Mobilität vermehrt Unterstützung findet.»* Damit soll eine Dekarbonisierung erreicht werden, die aus ganz vielen Gründen eine Notwendigkeit ist. Würde der Motion zugestimmt, wäre der Motionär sicherlich dazu bereit, einige der Randbedingungen des Vorstosses zu relativieren.

Klaus Kirchmayr staunt, wie von bestimmten Leuten seit Jahren immer wieder gegen ein Mehr an E-Mobilität argumentiert wird. Es ist nun einfach an der Zeit, weiter in die Richtung von E-Mobilität zu gehen, die nächste Stufe zu zünden und die E-Mobilität zu fördern. Es handelt sich um den einzigen Hebel im Kanton, die Dekarbonisierung zu fördern. Das ist gut fürs Klima und gut für die Sicherheit.

An Jacqueline Bader: Die Chips kommen wohl eher nicht aus Nordkorea, da das Land auf Sanktionslisten steht. Die meisten Chips kommen aus Taiwan, den USA und teilweise aus China sowie europäischen Ländern.

Peter Brodbeck (SVP) sagt, dass wenn das, was Klaus Kirchmayr gesagt hatte, stimmen würde, man dem ja noch zustimmen könnte. Es handelt sich aber natürlich erneut um ein Buebetrickli, das man von ihm kennt. Einmal mehr sagte er nur die halbe Wahrheit. Liest man den fett gedruckten Satz zu Ende, heisst es: *«...wobei die oben aufgeführten Kriterien bezüglich sozialer Standards, Klima und Umwelt zu berücksichtigen sind.»* Genau dieser Punkt wird jedoch praktisch nicht umsetzbar sein. Weil er das nicht ist, hat es keinen Wert, die Motion zu überweisen und Verwaltungsleute darüber brüten zu lassen, wie man es allenfalls doch noch hinbekommen könnte. Das ist aber, wie man gehört hat, mehrheitlich gar nicht möglich. Er bittet Klaus Kirchmayr, nicht zu unterstellen, seine Fraktion wäre grundsätzlich gegen das Anliegen.

Jacqueline Bader (FDP) rät Klaus Kirchmayr, doch mal das Stichwort «Kaesong» nachzuschlagen.

Marco Agostini (Grüne) versucht, eine kurze Antwort an die Adresse von Peter Brodbeck zu geben. Auch Motionen können abgeändert werden. Wenn man sieht, was schlussendlich aus der Motion von Peter Riebli geworden ist, muss man nicht Angst haben, dass das ganze Sozialwesen über den Haufen geworfen wird. Wenn es heisst, man solle die obigen Punkte berücksichtigen, bedeutet das nicht, dass man sie 1 zu 1 umsetzen muss. Davor braucht man keine Angst zu haben. Den Votanten würde von SVP und FDP Wunder nehmen: Wenn man es jetzt nicht macht, wann dann? Wann sollen die Steuern für eMobilität und kleine Fahrzeuge angepasst und für grössere Fahrzeuge und Benziner angehoben werden? Wird immer nur abgelehnt – wie gemäss Aussage von Hanspeter Weibel vor 5 Jahren – passiert nie etwas. Irgendwann muss man das doch umsetzen. Eine Motion kann auch angepasst werden, so dass es für alle stimmt.

Fredy Dinkel (Grüne) kann das Soziale und Ökologische nicht bewerten. Es ist in der Tat eine schwierige Angelegenheit, der Votant befasst sich mit 30 Jahren als Dozent mit solchen Themen. Er kann aber sagen, dass es heute durchaus – obschon noch nicht perfekte – Möglichkeiten gibt. Es einfach und klar in ein Steuergesetz zu schreiben, wie Marc Schinzel vorgeschlagen hatte, ist nicht so trivial. Auch das ist dem Votanten bestens bekannt, hat er in dem Zusammenhang doch schon Seco und Bafu beraten. Dennoch ist das kein Grund, um dagegen zu sein.

Für **Peter Riebli** (SVP) ist es ein denkbar schlechtes Beispiel, seine damalige Motion – wie von Marco Agostini getan – im Hinblick auf die Möglichkeit zu nennen, dass sich eine Motion abändern lasse, denn das war ein Trauerspiel damals. Eine Motion ist ein verbindlicher Auftrag an die Regierung, sie 1 zu 1 umzusetzen. Wenn man nun beginnt, damit zu argumentieren, die Regierung kön-

ne sich da irgendwelche Freiheiten rausnehmen, begibt man sich auf einen ganz gefährlichen Pfad. Wenn die aus einer Motion resultierte Vorlage dann in der Vernehmlassung verrissen wird, ist das eine andere Sache. Primär jedoch hat die Regierung eine Motion wortgetreu umzusetzen. Wenn einige Leute diesen Grundsatz nun zu relativieren versuchen, nur weil es ihnen nicht passt, ist das schlechter politischer Stil.

Hanspeter Weibel (SVP) hat, wie vorhin gehört, vor 5 Jahren eine Motion eingereicht, die damals abgelehnt wurde. Was jetzt in der Vernehmlassung ist – die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer – ist zeitlich schon sehr weit fortgeschritten. Marco Agostini kann also nicht behaupten, die SVP lehne das ab. Es ist ohnehin unterwegs. Was sie ablehnt, ist der Satz, den Klaus Kirchmayr vorhin unterschlagen hatte und von Peter Brodbeck zitiert wurde. Man ist aber immerhin so weit, dass es jetzt eine Vorlage des Regierungsrats zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer gibt. Also schon sehr viel weiter, als Marco Agostini vielleicht wahrgenommen hat. Deshalb braucht man nun über diese Erschwerung nicht diskutieren. Die SVP lehnt diese ab, denn das Grundproblem ist an sich schon aufgegleist.

Andreas Dürr (FDP) lädt den Rat ein, sich um ein Jahr zurückzusetzen. Warum redet man hier so lange, da der Kern der Sache doch eigentlich im Jahr davor liegt? Am 25. März 2021 hatten die Grünen mit viel Brimborium 33 Vorstösse zur Rettung von Klima und Welt eingebracht. Heute ist man daran, sie abzuarbeiten. Vor einem Jahr ist aber das meiste bereits gesagt worden. Bei 33 Vorstössen kommt es nun mal zu Repetitionen. Eines davon ist das Anliegen mit der Motorfahrzeugsteuer. Inzwischen ist man in einem Vernehmlassungsverfahren, es gab Fortschritte. Damit es die Grünen nicht tupfgleich wieder aufbringen müssen, haben sie es leicht verbessert und variiert. Diese Verbesserung lief jedoch ganz unglücklich und hat nun eigentlich zu einer Verunmöglichung des Vorstosses geführt. Man wird sich heute noch mit ähnlichen Sachen beschäftigen müssen, mit alten Ladenhütern wie den Veloabstellplätzen (was es weiland schon von Sara Fritz gab), dem Gratis-U-Abo und so fort. Deshalb schlägt der Votant vor, nicht mehr allzu lange darüber zu reden, weil das Anliegen zu einem Grossteil überholt ist. In einem Jahr ist viel passiert. Vielleicht ist das für die Grünen Gelegenheit genug, darüber nachzudenken, den einen oder anderen Ladenhüter zurückzuziehen. Das wäre zumindest ein Effizienzgewinn. Unter anderem eben die Motion, um die es hier geht. Klaus Kirchmayr, der darauf hinwies, dass die Motorfahrzeugsteuer immer wieder aufkommt, sollte mittlerweile auch den Grund dafür wissen: Es liegt vielleicht an den Seinen selber.

Béatrix von Sury d'Aspremont (Die Mitte) mit einem Wort an Marco Agostini: Die Votantin fährt selber kein Elektroauto, sie hat bewusst einen Hybrid gekauft. Warum Hybrid? Es gibt immer noch Gegenden in der Schweiz, in denen es gar keine Elektrotankstellen gibt. Deshalb wäre man darauf angewiesen, vor allem in diesem Bereich vorwärts zu machen. Sie hat sich aber an Marco Agostinis Äusserung gestört, dass kleine Autos entlastet werden sollen. Was ist mit Familien, die 3 oder 4 Kinder haben? Die passen nicht in kleine Autos. Man soll an die Leute denken, die kein grosses Portemonnaie haben und sich solche Autos gar nicht leisten können. Es wäre nun langsam gut, man würde zur Abstimmung schreiten.

://: Mit 46:25 Stimmen bei 12 Enthaltungen wird die Motion abgelehnt.

[Wegen des Ausfalls der Abstimmungsanlage musste das Resultat von Hand ausgezählt werden; das Abstimmungsverhalten konnte nicht festgehalten werden.]

Nr. 1426

25. E-Busse bis 2030

2021/197; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, dass der Regierungsrat bereit sei, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Irene Wolf-Gasser (EVP) erinnert, dass vor ihr schon Florence Brenzikofer und Thomas Eugster in die Kerbe geschlagen hätten. Und jetzt ist die Reihe an ihr. In Basel wird das Anliegen 2027 in die Tat umgesetzt. In der vorliegenden Antwort der Regierung heisst es, dass in BL bis 2030 die Hälfte der Fahrzeuge umgestellt sein wird und bis 2040 soll der Rest folgen. Die Votantin ist sehr gerne bereit, ihren Vorstoss in ein Postulat umzuwandeln und denkt, dass es dann wie durch Butter gehen wird.

Hanspeter Weibel (SVP) sieht in der Vorlage das Problem, dass es sich um einen Eingriff in die Handlungsfähigkeit öffentlicher Transportunternehmer handelt. Diese haben zum Teil schon ihre ganzen Finanzpläne erstellt und ihre Busse und Trams beschafft, mit entsprechenden Abschreibungszeiten. Es hätte vermutlich ein Telefonat mit der BLT ausgereicht, um festzustellen, dass sie ohnehin vorhaben, ihre Busse zu elektrifizieren. Aber natürlich unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten und der bestehenden Abschreibungsdauer der bereits beschafften Fahrzeuge. Wenn man hier nun einen Eingriff vornimmt und der BLT vorschreibt, was sie wann wie zu beschaffen hat, greift man auch in die Finanzplanung ein, was zwangsläufig entsprechende Zusatzforderungen im finanziellen Bereich nach sich ziehen dürfte. Deshalb lehnt die SVP-Fraktion den Vorstoss ab.

Christof Hiltmann (FDP) möchte ergänzend zu dem, was Hanspeter Weibel gesagt hat, darauf hinweisen, dass es nebst der BLT noch die AAGL gibt, bei der er bis vor wenigen Jahren als Verwaltungsrat amten durfte. Er kann nur bestätigen, dass man mit dem Anliegen bei den Transportunternehmen offene Türen einrennt. Zweifelhaft ist es, dass es Sinn machen soll, bestehende Fahrzeuge schon vor dem eigentlichen Ende ihrer Lebensdauer aus dem Verkehr zu ziehen. Das würde dem ökologischen Anspruch, den man vom Kanton erwartet, nicht gerecht werden. Es gibt nichts Schädlicheres als Fahrzeuge, die noch funktionstüchtig sind, ausser Kraft zu setzen. Die graue Energie, die dadurch vernichtet wird, wird niemals durch neue Fahrzeuge kompensiert werden können. Somit muss dieser Argumentation nicht nur eine finanzielle Argumentation entgegengehalten werden, sondern auch eine ökologische. Die Zielsetzung der Motion unterstützen alle. Er würde sich aber nicht anmassen, zu sagen, die Politik wisse, welcher Weg zu beschreiten wäre. Die Motion ist insofern viel zu eng gefasst – e-Mobilität mag eine Lösung sein, aber in einigen Jahren gibt es vielleicht noch bessere Lösungen, die man sich mit einer Motion allenfalls vergeben würde. Die FDP-Fraktion ist dafür, den Vorstoss nicht zu überweisen und kann sich somit voll und ganz der Regierung anschliessen: Das Anliegen braucht nicht geprüft zu werden, die Vorgänge laufen, und man soll Vertrauen in die Unternehmen haben, die in diese Richtung schaffen und ihre Fahrzeuge noch gebrauchen können sollen, solange sie fahren. Wenn es dann um Neuanschaffungen geht, kann man sich dem Thema effizient annehmen.

Andi Trüssel (SVP) sagt, dass Regierungsrat Reber beim Entscheid über 5 e-Busse die klare Aussage gemacht hatte, dass man als Versuch starte, und nicht technologisch in eine Richtung renne. Er erinnert daran, dass nächstes Jahr hier tausend mit Brennstoffzellen bestückter Lastwagen aus Korea Marke Hyundai ankommen. Die Dinger bringen 350 kW und rund 700 Newtonmeter auf die Achse. Wenn nun alles in Richtung e-Mobilität geht, dann ist das der falsche Weg. Technologisch darf man nichts vorgeben, man muss aufhören mit Gebot & Verbot. Das ist nicht würdig eines freien Landes. Die SVP-Fraktion lehnt sowohl Postulat als auch Motion ab.

Franz Meyer (Die Mitte) sagt, dass auch die Mitte/glp-Fraktion der Meinung ist, die Busse müssten zwar umgestellt werden, es aber nicht sinnvoll ist, nun Wert zu vernichten, indem sie früher als nötig ausser Betrieb genommen werden. Es macht dagegen Sinn, eine Quote von 50 % bis 2030

anzupeilen. Die Verkehrsunternehmen werden die Umstellung selber so schnell als möglich und wirtschaftlich tragbar vornehmen.

Urs Kaufmann (SP) sagt, dass der Kanton über den Generellen Leistungsauftrag als Besteller des Busverkehrs auftrete. Es ist richtig, regelmässig den technologischen Wandel anzuschauen, weshalb die Überweisung als Postulat sinnvoll ist. Denn damit kann überprüft werden, ob die Entwicklungen auch stattgefunden haben und ob es möglich ist, das Ziel 2040 allenfalls vorzuverlegen.

://: Mit 45:37 Stimmen wird der Vorstoss auch nach Umwandlung in ein Postulat abgelehnt.

[Wegen des Ausfalls der Abstimmungsanlage musste das Resultat von Hand ausgezählt werden; das Abstimmungsverhalten konnte nicht festgehalten werden.]

Nr. 1427

26. Kosten-Halbierung des U-Abos
2021/192; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, dass der Regierungsrat das Postulat ablehne.

Peter Hartmann (Grüne) sagt, dass der Regierungsrat die Überweisung seines Postulats ablehne und zwei Haupteffekte bei einer Halbierung der Kosten fürs U-Abo erwarte: Bei kurzen Stecken würde eine Verlagerung vom Velo- und Fussverkehr auf den ÖV stattfinden, seltene ÖV-Nutzerinnen und Nutzer wären häufiger unterwegs, es gäbe darum aus Sicht der Regierung zusätzlichen Verkehr. Hingegen rechnet die Regierung nur mit einer sehr geringen Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (sprich vor allem Auto) auf den öffentlichen Verkehr, weil der Preis nur einer von vielen Faktoren sei, welche die Wahl vom Verkehrsmittel beeinflussen. Komischerweise führt die Regierung am Schluss ihrer Antwort dann aber auf, dass man allfällige Kosten, welche sich durch einen Fahrgastzuwachs ergeben könnten, nicht abschätzen könne. Für den Votanten ist das ein Widerspruch zur Aussage der erwarteten sehr geringen Verlagerung. Das ist nur ein Grund, weshalb er das Postulat, also das genauere Prüfen und Berichten, zur Überweisung ans Herz legen möchte.

Ein Wort zur befürchteten Verlagerung des Langsamverkehrs auf den ÖV, zur Befürchtung, dass seltene ÖV-Nutzer/innen häufiger mit dem ÖV unterwegs sind und zum Argument, dass die Kosten nur eines von mehreren Kriterien sind. Ja, es stimmt, dass die Kosten nur einer von mehreren Faktoren sind. Wenn er nämlich in die Migros, in Coop oder sonst einen Lebensmittelladen geht, steigt er nicht vom Velo auf den ÖV um, nur weil er keine Bushaltestelle vor seiner Haustüre hat. Und in einer kleinen Gemeinde im Oberbaselbiet geht er für die Kurzstrecke zum Dorfladen wahrscheinlich weiterhin zu Fuss, weil der Bus nur einmal pro Stunde fährt.

Zu den Kosten sei auch noch ein Rückblick in die jüngere politische Vergangenheit vom Baselbiet getan: am 8. Juli 2015 verkündete die damals zuständige Regierungsrätin Sabine Pegoraro mit einem Paukenschlag, dass der gewünschte Umsteigeeffekt auf den ÖV erreicht sei und dass darum aus Sicht der Regierung die Subventionen für das U-Abo aufgehoben werden können. Die weitere Geschichte ist bekannt: es ging ein Aufschrei durch die preissensible Bevölkerung und keine 2 Monate später wurden die formulierte Gesetzes-Initiative «Ja zum U-Abo» mit 3'900 Unterschriften eingereicht. Und im Januar 2017 teilte die gleiche Regierungsrätin dann recht verlegen mit, dass die Aufhebung von den Subventionen fürs U-Abo nicht weiterverfolgt werden solle. Das konkrete Beispiel zeigt also sehr gut auf, dass der Preis ein sehr entscheidender Faktor für den Erwerb des U-Abo ist.

Übrigens: wenn künftig doppelt so viele Leute das U-Abo zum halben Preis kaufen, resultiert ein Nullsummenspiel bei den Abo-Einnahmen.

Abschliessen möchte er seine Argumente mit der Stellungnahme zur Befürchtung des Kantons, dass seltene ÖV-Nutzerinnen künftig häufiger mit dem ÖV unterwegs wären. Ja – wäre denn das wirklich so schlimm – wenn z. B. gerade für ältere Menschen ein erhöhter Anreiz geschaffen würde, sich etwas häufiger mit dem ÖV in unserem schönen Baselbiet zu bewegen? Mindestens die BLT und die Autobus AG hätten Freude an mehr Gästen, so wie sich jede Gaststätte ja auch freut, wenn sie etwas mehr Gäste begrüssen darf.

In den letzten Jahren erlitt die BLT covidbedingt einen Einbruch von 30% bei den Fahrgästen. Die aktuelle Situation ist nach vor schwierig und bleibt es mindestens so lange, wie noch eine Maskenpflicht im ÖV besteht – man darf gespannt sein, ob sie in einer Woche wirklich aufgehoben wird.

Das Wichtigste ging aber vergessen: Fast 75 % der CO₂ Emissionen im Verkehr stammen vom Autoverkehr. Der öffentliche Verkehr schneidet sowohl bezüglich CO₂-Emissionen als auch bezüglich Platzbedarf viel besser ab. Darum muss es doch das Ziel von uns allen sein, mehr Leute zum Umsteigen auf den ÖV zu bewegen. Regierungsrat Lauber hat die Grünen vor Weihnachten aufgefordert, mit konkreten Vorschlägen zum Klimaschutz zu kommen. Das ist jetzt genau so ein konkreter Vorschlag.

Roman Brunner (SP) kann Peter Hartmann in seiner Argumentation nur unterstützen. Möchte man die Klimaziele erreichen, die man sich als Kanton gesetzt hat, muss man auch beim motorisierten Individualverkehr eine Reduktion erreichen. Das ist nur dann möglich, wenn die Attraktivität des ÖV gesteigert wird. Die zusätzliche Subventionierung des ÖV, welche die Halbierung des U-Abo-Beitrags gewährt, bringt eine solche Attraktivitätssteigerung. Sowohl was den Flächenverbrauch pro Person als auch den CO₂-Ausstoss pro Personenkilometer anbelangt, ist der ÖV dem MIV weitaus überlegen, selbst wenn man komplett auf Elektromobilität umstellen würde. Deshalb unterstützt die SP-Fraktion das Postulat.

Peter Brodbeck (SVP) spricht sowohl für diesen als auch für den kommenden Vorstoss (Traktandum 27). Der Regierungsrat hat es in seiner Antwort auf den Punkt gebracht: Den ÖV kostenlos oder für den halbierten Preis anzubieten, ist ein nahezu wirkungsloses Instrument, um Menschen zum Umsteigen vom Auto auf Bahn, Tram oder Bus zu bewegen. Natürlich lässt sich auch anders argumentieren, wie das der Motionär getan hat. Der Votant ist jedoch der Meinung, dass die Haltung des Regierungsrats zutreffend ist.

Mit dieser Feststellung wäre es deshalb auch absolut unverantwortlich, der Motion zuzustimmen, wenn man sich vor Augen hält, dass eine Halbierung bis zu CHF 50 Mio. und ein Gratisfahren die Staatskasse bis zu CHF 300 Mio. belasten würde. Vor allem wenn man davon ausgeht, dass man eher jene zum ÖV-Fahren bewegt, die ohnehin schon ökologisch unterwegs sind, und weniger die Autofahrer. Man kann auch eine ganz einfache Rechnung machen: Wenn der Votant von Dornach/Arlesheim nach Liestal fährt, zahlt er CHF 7.40 oder, mit dem Halbtax, CHF 4.30. Mit dem Auto sind das 20 Kilometer, mit 70 Rp. pro Kilometer würde alleine der Weg CHF 14.– kosten. Jeder Autofahrer, der eine ehrliche Rechnung macht, muss feststellen, dass man mit dem ÖV schon mit den heutigen Preisen wesentlich günstiger unterwegs ist. Mit einem U-Abo sogar noch günstiger. Unter diesem Gesichtspunkt kann es sich der Votant nicht vorstellen, weshalb man den Preis für ÖV-Fahrer noch weiter verbilligen sollte.

In der «Basellandschaftlichen Zeitung» vom 21. März wurde unter dem Artikel «Schöne neue Pendlerwelt» das Flexi-Abo vorgestellt, etwas, das man sich auch für den TNW-Bereich vorstellen könnte: Würde man die Monats- oder Jahresabos preislich gestaffelt flexibilisieren, würde man insbesondere jenen Pendlern, die on & off im Homeoffice arbeiten, entgegenkommen. Weiter meint der Votant, dass die Tendenz, den TNW-Bereich zu erweitern (z. B. nach Deutschland oder Frankreich hinein), zu einer flexibleren Struktur mit differenzierten Preisen führen müsste. In diese Richtung könnte er sich eine Lösung vorstellen, aber nicht mit einer Verbilligung, wie sich das Peter Hartmann vorstellt. Es kommt ihm vor, wie bei der Grundversicherung der Krankenkasse, in die immer mehr Leistungen eingeschlossen werden, die die wenigsten benötigen, aber alle über immer höhere Prämien finanzieren. Zusammengefasst: Das U-Abo muss, wenn überhaupt, nicht günstiger oder sogar gratis werden, sondern allenfalls flexibilisiert werden. Die SVP-Fraktion lehnt beide Vorstösse ab.

Rolf Blatter (FDP) sagt, dass im Landrat schon vor einiger Zeit über die beiden Vorstösse (der jetzige und der kommende) geredet wurde. Sie deuten darauf hin, dass die Grünen nicht so recht wissen, was sie wollen. Im einen wollen sie die Kosten fürs U-Abo halbieren, im nächsten sollen es gar keine Kosten mehr sein. Das ist doch etwas ambivalent.

Zum Inhalt: Die FDP-Fraktion ist selbstverständlich der Meinung, dass der Preis zwar ein Faktor ist, der den Entscheid des Fahrgasts für oder gegen ÖV beeinflusst. Den Umsteigeanreiz aber, der dadurch erzielt wird, schätzt sie als sehr gering ein. Ein weiterer Punkt, der ziemlich vernachlässigt wird: Der Preis des U-Abos wird nicht im Landrat bestimmt, dieser gibt über die Leistungsvereinbarungen an die Transportunternehmen Fahraufträge aus, die diese über vordefinierte Preise leisten. Es ist der TNW, der die Preise der Einzelfahrten und des U-Abo und der anderen Abos fixiert. Dabei haben andere Kantone dasselbe Mitspracherecht wie Baselland.

Man hat schon in der Begründung der Regierung gehört, dass die Transportunternehmen einige Fahrgäste verloren haben, bei der BLT waren es ca. 30 %. Viele sind nicht umgestiegen, sondern gingen ans Homeoffice verloren. Viele auch ans E-Bike. Der Votant würde wetten, dass viele dieser verlorenen Fahrgäste nicht mehr in den ÖV zurückkommen. Es kommt hinzu, dass man jederzeit die Freiheit hat, den Verkehrsträger zu wählen. Ein Thema ist dabei der Preis, oft ist es aber auch der Faktor Zeit. Bei der Dauer, die es von Tür zu Tür braucht, bietet der MIV halt in den allermeisten Fällen einen grossen Vorteil.

Die Mehrkosten einer Halbierung wurden genannt – es sind ca. CHF 50 Mio., im Falle eines Gratis U-Abo sind es sogar CHF 116 Mio. Damit wird aber das U-Abo nicht einfach halb so teuer oder gratis, sondern die Kosten, die ohnehin entstehen, müssen von jemand anderem bezahlt werden. Das ist nicht gerecht, denn Mobilität hat seinen Preis. Wer mobil sein möchte, sollte dafür auch etwas bezahlen. Aus all den Gründen, lehnt die FDP-Fraktion beide Vorstösse ab.

Felix Keller (Die Mitte) möchte an Rolf Blatter und Peter Brodbeck anschliessen, wozu es eigentlich nicht mehr viel zu sagen gibt. Ein Problem hat der Votant mit der Abfolge der Behandlung der beiden Vorstösse. Eigentlich hätte man erst das Gratis-U-Abo diskutieren müssen, und wenn das abgelehnt worden wäre, hätte man sich über die Halbierung des Preises austauschen können. Für die Mitte/glp-Fraktion ist mit der Begründung der Regierung das Postulat eigentlich schon erfüllt, es wurde geprüft und berichtet. Insofern lässt es sich überweisen und abschreiben. Dasselbe gilt für das Gratis-U-Abo, das seine Fraktion ohnehin ablehnt.

Das U-Abo ist wirklich sehr günstig. Für den Jahresbeitrag von CHF 800.– kann er mit dem Auto ein Jahr lang täglich höchstens 2 Kilometer fahren. Eigentlich müssten alle Leute, die ein Auto haben, ÖV fahren, um Geld zu sparen. Es geht für ihn deshalb nicht ganz auf, wenn man sich von einer Verbilligung Umsteigeeffekte erhofft. Das U-Abo wird heute schon sehr viel genutzt und ist nach wie vor ein Erfolgsrezept. Mit den CHF 800.– kann er ein Jahr lang den ganzen Tag lang bis ins Oberbaselbiet fahren, mit Tram, Bus oder S-Bahn. Das ist nun wirklich ein attraktives Angebot.

Wenn **Jacqueline Bader** (FDP) dieses und das kommende Traktandum aus betriebswirtschaftlicher Sicht betrachtet, ist das Harakiri. Was ist, wenn der Umsatz zusammenfällt, und dann erst noch der Preis halbiert wird? Dann gibt es genau drei Lösungen: man tätigt keine Investitionen mehr, man kürzt Löhne oder entlässt Personal. Das passiert in der Privatwirtschaft, wenn der Preis halbiert wird oder man ein Angebot gratis macht. Von ihrer Mutter hat sie gelernt, dass etwas, das gratis ist, nichts wert ist. Sie kann ihren Vorrednern nur beipflichten, dass das U-Abo sensationell günstig und attraktiv genug ist. Das braucht man weder zu vergünstigen noch gratis zu machen. Und woher kommt denn das Geld für eine solches Manöver? Es kommt von Steuergeldern, die alle bezahlen. Also, man überlege sich das vorher bitte, bevor man mit solchen Forderungen kommt.

Es ist eine Seite, so **Erika Eichenberger Bühler** (Grüne), wenn man alleine mit dem Auto oder mit dem U-Abo unterwegs ist. Die andere ist, dass es viele Familien gibt, die, wenn sie unterwegs sind, vier oder mehr Tickets lösen oder U-Abos haben müssen. Das ist dann etwas teurer als wenn alle zusammen im Auto fahren.

Eine Volksweisheit heisst «Früh übt sich». Wenn man mit den Kindern im ÖV unterwegs ist, lernen sie dort die Benützung der Verkehrsmittel, sie erfahren, dass man sehr wohl sehr schnell mit dem

ÖV von A nach B kommt. Das Zeitargument von Rolf Blatter stimmt nur bedingt, denn es wissen alle, dass man im Auto unzählige Stunden im Stau steht. Deshalb ist die Sache nicht so schwarz-weiß. Die Votantin möchte ihre Landratskolleginnen und -kollegen ermuntern, den Schritt zu unternehmen und zumindest für den halben Preis zu stimmen, damit die Jungen lernen, den ÖV zu nutzen und sich daran gewöhnen. Sie sollen eine andere Art des Reisens von A nach B kennenlernen. Damit würde man das Umdenken und die Umkehr schaffen, die sich eigentlich alle wünschen – oder täuscht sie sich damit etwa?

Marc Schinzel (FDP) nimmt Bezug auf die von Erika Eichenberger ins Spiel gebrachte Familiensituation. Der Votant nutzt den ÖV selber sehr viel, er ist somit sehr ökologisch unterwegs. Wenn man mit der Familie unterwegs ist, gibt es ja auch die Junior-Karte. Wenn die Jungen zusammen mit einem erwachsenen U-Abo-Besitzer aus derselben Familie im ÖV unterwegs sind, kostet das pro Kind nur gerade CHF 30.– im Jahr. Das Argument, man würde dann den vierfachen Preis des U-Abos bezahlen, ist also nicht stimmig. Es gibt tolle ÖV-Angebote, man muss sie einfach nutzen.

Marco Agostini (Grüne) weist Marc Schinzel darauf hin, dass er nicht jeden Morgen mit seinen Kindern zur Schule fahren kann, nur damit sie dank dem Junior-Ticket vergünstigt fahren dürfen. In den meisten Fällen sind junge Menschen alleine unterwegs, v.a. wenn sie in die Schule gehen. Den Votanten hat jedoch eine Antwort der Regierung stutzig gemacht. Da steht: «Die seltenen ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer wären häufiger unterwegs (zusätzlicher Verkehr)». Das heisst: Wenn das Angebot attraktiver wird, würden jene, die das Angebot heute wenig nutzen, es mehr beanspruchen. Das gilt aber auch fürs Auto: Je mehr Strassen oder breitere Strassen es gibt, desto attraktiver wird es, mit dem Auto zu fahren, man kommt besser voran und sitzt weniger im Stau. Dies bittet der Votant bei der nächsten Strassendiskussion ebenfalls zu berücksichtigen. Er hat das Gefühl, dass mit einer Vergünstigung des Angebots mehr Menschen den ÖV nutzen würden, aber das gilt für das Auto genauso. Je attraktiver das Autofahren ist, desto mehr wird es auch genutzt.

Peter Hartmann (Grüne) dankt für die angeregte Diskussion und möchte nun noch auf eine oder zwei Äusserungen reagieren. Zuletzt hat Marco Agostini die Regierung zitiert, die meinte, es führe zu mehr Verkehr. Aus seiner Sicht ist das falsch. Zu erwarten ist eine erhöhte Mobilität, aber nicht mehr Verkehr, solange nämlich einige auf Tram und Bus umsteigen würden, ohne dass das Angebot ausgebaut wird. In der Tendenz führt das sogar zu weniger Verkehr.

Die von Felix Keller monierte Reihenfolge der Behandlung der Traktanden entzieht sich seinem Einfluss, er hatte dies auch nicht explizit gewünscht.

Rolf Blatter hat gesagt, dass einige wegen Homeoffice nicht mehr in den ÖV zurück wechseln würden. Wäre denn nicht deshalb gerade jetzt der Zeitpunkt, die verlorenen Fahrgäste durch neue zu ersetzen?

Weiter wurde gesagt, dass für die Preisgestaltung der TNW zuständig sei. Das ist ihm auch klar. Man kann ja aber trotzdem ein System schaffen, das die Baselbieter Bevölkerung unterstützen würde.

Ebenfalls angesprochen wurde die Ausweitung des TNW-Bereichs. Darüber ist der Votant auch nicht sehr glücklich, denn er fragt sich, wie ein TNW bei gleichbleibenden Preisen eine Erweiterung nach Lörach vornehmen kann, aber eine Erweiterung nach Olten nicht. Das stört ihn. Es ist auch fraglich, dass es nun gleichzeitig mit dem U-Abo eine Vergünstigung für das Pick-e-Bike gibt, das wiederum zum Umsteigen aufs e-Bike anregt.

://: Mit 46:34 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird das Postulat abgelehnt.

[Wegen des Ausfalls der Abstimmungsanlage musste das Resultat von Hand ausgezählt werden; das Abstimmungsverhalten konnte nicht festgehalten werden.]

Nr. 1428

27. Gratis U-Abo fürs Baselbiet

2021/200; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, dass der Regierungsrat die Motion ablehne.

Peter Hartmann (Grüne) möchte im Sinne eines Wissenstranfers doch noch ein, zwei Bemerkungen zu diesem Vorstoss machen.

Der Regierung sei für die Antwort gedankt. Sie sagt, dass selbst bei einem Gratis-U-Abo die Verkehrsverlagerung nur marginal wäre, was so viel bedeutet wie geringfügig, unwesentlich oder unbedeutend. Sie führt dazu Beispiele an, nämlich das Fürstentum Liechtenstein, Hasselt (Belgien), Tallinn und Luxemburg. In Liechtenstein war der ÖV im Jahr 1988 gratis, das sind immerhin schon 34 Jahre her. Damals wohnten ca. 28'000 Menschen in Liechtenstein. Es handelte sich um eine Art Marketingmassnahme, um der Bevölkerung mitzuteilen, dass es im Ländle auch einen ÖV gibt. Es ging nur um eine Handvoll Postautolinien und das Resultat waren dann teilweise übervolle Busse, was immerhin zu Taktverdichtungen und damit zu attraktiveren Angebot geführt hat, was ja laut unserer Regierung so wichtig ist.

Bei Hasselt / Belgien handelt es sich um eine Stadt mit ca. 80'000 Einwohnern. Es ging damals ebenfalls um Busse, die von 1997 bis 2013 gratis verkehrten. Die vom Votanten recherchierten Quellen sagen, dass es ein Erfolgsmodell gewesen sei, aber irgendwann einmal das Geld gefehlt hat. Nämlich dann, als die Region sich nicht mehr an den Kosten beteiligte und die Stadt alleine die Kosten hätte übernehmen müssen.

In Tallin, der Hauptstadt von Estland (mit 440'000 Einwohnern), ist der ÖV aufgrund einer Volksabstimmung seit 2013 gratis. Gratis heisst dort: für alle Einwohnerinnen der Stadt, sowie landesweit für alle Studierenden und pensionierten Personen von Estland. Tallin hat mit der Einführung vor allem das Ziel verfolgt, dass sich die Wochenaufenthalter als Erst-Wohnsitz für die Hauptstadt entscheiden – was denn auch ca. 25'000 Personen taten und somit und die Steuereinnahmen markant erhöhten.

In Luxemburg startete der Gratis-ÖV unmittelbar nach Beginn der Corona-Pandemie. Deshalb ist es schwierig, eine Bilanz zu ziehen.

Eine Stadt aber wird in der Stellungnahme der Regierung nicht erwähnt, obwohl es kaum vorstellbar ist, dass dieses Beispiel den zuständigen Mitarbeitenden in der BUD nicht bekannt ist. Es handelt sich um die Stadt Montpellier in Südfrankreich. Montpellier hat knapp 300'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Stadt führt den Gratis-ÖV in einem 3-Stufenplan ein. Seit September 2020 (1. Phase) ist der ÖV für alle Einwohnerinnen und Einwohner am Wochenende gratis. Seit September 2021 (2. Phase) ist er zusätzlich für alle Personen unter 18 oder über 65 Jahren auch unter der Woche gratis. In der 3. Phase soll der ÖV ab 2023 für alle gratis werden.

Warum hat sich Montpellier für den Gratis-ÖV entschieden? 1. Aus ökologischen Gründen als ganz konkreten Beitrag zum Klimaschutz. 2. Aus sozialen Gründen, um niemanden von der Mobilität auszuschliessen. 3. Aus ökonomischen Gründen, wobei sie argumentieren, dass das eingesparte Geld dann für Konsum ausgegeben wird, was dem Gewerbe zu Gute kommt.

Peter Hartmann ist bin überzeugt, dass dank der Einführung eines Gratis-U-Abo nicht nur ein marginaler Umsteigeeffekt, sondern ein deutlicher Umsteigeeffekt resultieren würde. Manchmal fragt er sich, ob sich die Menschen hier mit der stetig wachsenden Blechlawine nicht selber kaputt machen, mit dem täglichen Verkehrs-Chaos nicht nur, aber auch bei der Suche nach freien Parkplätzen. Der Votant wohnt in Sichtdistanz zur St. Jakob-Strasse in Muttenz und musste gestern Zeuge werden, wie sich nach einem Unfall im Schänzlitunnel die Autos in beide Richtungen zwei bis drei Stunden lang gestaut haben. Auch würde die Einführung eines Gratis-U-Abos bestimmt dazu führen, dass es älteren Leuten leichter fallen würde, ihren Führerschein abzugeben.

Felix Keller (Die Mitte) möchte auf die Bundesverfassung hinweisen, wo es in Art 81 (öffentlicher Verkehr) heisst: «Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt». Eigentlich ist ein Gratis-U-Abo gar nicht bundeskonform. Es bräuchte wenn schon einen symbolischen Beitrag von 1 Fran-

ken, aber gratis geht nicht. Aber ein Franken ist natürlich viel zu wenig. Die Mitte/glp-Fraktion wird deshalb auch diesen Vorstoss nicht unterstützen.

://: Mit 55:25 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird die Motion abgelehnt.

[Wegen des Ausfalls der Abstimmungsanlage musste das Resultat von Hand ausgezählt werden; das Abstimmungsverhalten konnte nicht festgehalten werden.]

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) hatte bei ihrer Antrittsrede gesagt, dass es an ihren Kolleginnen und Kollegen liege, wie fest sie hier vorne nicht nur sitzen, sondern auch schwitzen dürfe. Heute stellt sie fest, dass dies ein Stück weit auch der Technik gelungen ist. Vor allem die Landeskanzlei war sehr bemüht, dafür zu sorgen, dass trotzdem alles so gut wie möglich funktionierte. Sie dankt allen Anwesenden für ihre Geduld und den Stimmzählenden für ihre Arbeit und schliesst die Landratssitzung.

Nr. 1429

50. Verdichtetes Bauen

2021/261; Protokoll: ak

://: Das Postulat ist zurückgezogen.

Nr. 1401

58. Armutsstrategie I: Bezahlung für Teilnahme an Beschäftigungsprogrammen für Asylsuchende

2020/500

://: Das Traktandum ist abgesetzt.

Nr. 1402

59. E-Collecting

2021/264

://: Das Traktandum ist abgesetzt.

Nr. 1421

83. Finanzielle Unterstützung für Gastfamilien

2022/160; Protokoll: ps

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat sei bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Regierungsrat **Anton Lauber** (Die Mitte) macht beliebt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Aktuell läuft es recht gut. Im Baselbiet gibt es etwa 509 geflüchtete Personen, die alle registriert sind. Die Registrierung läuft mittlerweile recht reibungslos, insbesondere deshalb, weil auf ein ver-

einfaches Registrierungsverfahren umgestellt wurde – und dies ist auch online möglich. Pro Tag werden dem Kanton etwa 40 Personen zugewiesen, die untergebracht werden müssen. Rund 90 % sind tatsächlich in privaten Unterkünften untergebracht; somit ist der Anteil der privat untergebrachten Flüchtlinge recht hoch. Der Kanton bietet Unterstützung und hat eine Hotline eingerichtet. Aktuell wird auch mit Nichtregierungsorganisationen diskutiert, welche die Privaten bei Problemen in der Betreuung von Flüchtlingen unterstützen könnten. Weiter werden auch Integrationsmassnahmen geprüft. Wer Interesse hat, kann auf dem Internet die FAQ ansehen. Diese werden ständig aktualisiert. Es gibt einen intensiven Kontakt mit den Gemeinden. Diese werden auch bezüglich möglicher Missbrauchsfälle sensibilisiert. Etwas ungut aufgenommen wurde die Diskussion wegen den Plätzen – die Gemeinden haben nicht so viele Plätze auf Vorrat, das ist klar. Der Redner denkt aber, dass die Gemeinden ihr Bestes tun. Die Anforderungen sind auch höher als früher, denn man möchte keine Bunker mehr, die Leute sollen oberirdisch und gut untergebracht werden. Dies macht es nicht ganz einfach. Es gibt ein Überlaufgefäss – das Spital Laufen mit 150 Plätzen – wenn die Gemeinden noch nicht bereit sind, kann ihnen geholfen werden. Aktuell arbeitet man daran, Lehrpersonen aus der Ukraine zu suchen, die Englisch sprechen und unterrichten könnten. Die Gemeinden sind zuständig für Betreuung und Unterbringung. Dafür erhalten sie auch eine Pauschale. Der Flüchtlingsstatus S wird im Asylrecht geregelt, womit die Asylverordnung zur Anwendung kommt und subsidiär, wenn sich darin keine Regelung findet, das Sozialhilfegesetz. Der Bereich ist reglementiert. Der Redner möchte deswegen lieber ein Postulat – er wird handeln. Es gibt CHF 37,5 pro Kopf und Tag, mal 30 ergibt CHF 1'125 pro Monat und Person. Im Betrag enthalten sind Unterbringung und Verpflegung. Wird eine Person privat untergebracht, erhält die Gemeinde die Pauschale pro Person, «spart» jedoch die Unterbringung. Das nächste «Problem»: Aktuell bestehen keine Rechtsbeziehungen im Sozialhilfe- oder Asylrecht zu Drittpersonen. Die unterstützte Person ist Ansprechperson und nicht eine Drittperson. Deshalb stellt sich die Frage: Wird jemand privat untergebracht und engagiert sich der Staat – wie soll dies funktionieren? Dies muss mit den Gemeinden abgesprochen werden, weil diese den Lead haben. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die geprüft werden sollen, beispielsweise die Einführung einer Not- oder Nebenkostenpauschale – jedoch würde diese der betreuten Person ausgerichtet, und diese müsste sie weitergeben, was ungewöhnlich und rechtlich in einem Graubereich ist. Eine weitere Möglichkeit wäre ein Untermietvertrag, dann gäbe es eine sozialrechtliche Regelung. Ob man dies will, ist eine andere Frage. Ein weiterer Vorschlag, der noch auszuarbeiten ist, wäre eine Anpassung der Asylverordnung, um eine Rechtsgrundlage herzustellen zwischen Gemeinde und Drittbetreuenden. Dies soll geprüft werden. Es wird eine Lösung geben, aber so einfach ist auch dies nicht. Spricht das Gemeinwesen Geld, bestehen meist Kontrollpflichten und Auflagen. Auflagen bezüglich Qualität der Unterbringung, die der Kanton oder die Gemeinden prüfen müssen, und es braucht eine gewisse Kontrolle. Man kommt der Aufgabe schnell nach, aber der Redner würde dies gerne mit den Gemeinden absprechen – dafür möchte er ein Handlungspostulat und keine Motion.

Caroline Mall (SVP) dankt für die dringliche Überweisung des Vorstosses und für die Ausführungen und die Bereitschaft, die hochgehaltene Solidarität weiterhin aufrechtzuerhalten. Es gibt Zuständigkeitsprobleme. Wichtig ist, dass es für die Gastfamilien einfach ist. Jeden Tag kommen 40 Personen, und es werden mehr sein. Die Gastfamilien hätten vom Landrat einen Applaus verdient - sie leisten Hilfe und sagten nie, es sei zu viel, sie gingen freiwillig auf die Menschen zu, die so bestialisch bedroht werden. Könnte es nicht einen kurzen Applaus geben? (*Applaus*).

Es ist wichtig, dass es schnell vorwärts geht. Die Leute, welche Flüchtlinge aufnehmen, wollen sich nicht am Kanton oder den Gemeinden bereichern. Es handelt sich mehr um eine Anerkennung – vielleicht arbeiten sie weniger, vielleicht müssen ihre Kinder etwas zurücktreten. Sie wollen der Arbeit gerecht werden. Es muss eine Direktzahlung erfolgen – wie das erfolgt, spielt der Rednerin keine Rolle. Es muss ein Betrag sein, der in Ordnung ist. Die Rednerin kann mit einem Handlungspostulat sehr gut leben. Es braucht noch eine Diskussion mit den Gemeinden, wurde gesagt. Die Gemeinden profitieren nur von Gastfamilien! Sie sollen sich nicht äussern, sie seien nicht einverstanden. Die Rednerin hofft, dass der Regierungsrat dies schnell anpackt und der Landrat rasch wieder etwas davon hört.

://: Der Vorstoss wird stillschweigend als Postulat überwiesen.

Die nächste Landratssitzung findet statt am

7. April 2022