

Protokoll

48. Sitzung

vom Donnerstag, 7. April 2022, 09.00–12.15 und 13.45–17.15 Uhr

Abwesend Vormittag:	Biedert Anita, Erhart Dominique, Stückelberger Balz, Tschudin Reto, Winter Etienne, Zeller Karl-Heinz
Abwesend Nachmittag:	Biedert Anita, Brunner Roman, Erhart Dominique, Grazioli Laura, Stückelberger Balz, Tschudin Reto, Winter Etienne, Zeller Karl-Heinz
Kanzlei:	Klee Alex

Traktanden

1. Begrüssung, Mitteilungen	2363
2. Zur Traktandenliste	2364
3. 16 Einbürgerungsgesuche von ausländischen Staatsangehörigen	2366
4. Revision Beschaffungsrecht: Einführungsgesetz zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen IVöB und Beitritt zum Konkordat IVöB	2366
5. Anschluss der Berufsfachschulen an die Schuladministrationslösung (SAL) – Ausgabebewilligung Etappe 2	2368
6. Bericht über die Einhaltung der kantonalen Leistungsvereinbarung über die Arbeitsmarktkontrollen im Bauhaupt- und Baunebengewerbe im Kanton Basel-Landschaft sowie über die wirksame Verwendung der eingesetzten Mittel im Berichtsjahr 2020	2369
7. Fragestunde der Landratssitzung vom 7. April 2022	2371
8. Realisierung von Projekten im Bereich Wasserstoff	2371
9. Altersdurchmisches Lernen im Baselbiet	2371
10. Von Machtgebaren bis zu sexuellen Übergriffen an der FHNW	2373
11. Führt die Steuerbelastung zum Wegzug guter Steuerzahlerinnen und Steuerzahler?	2374
12. Lang- und Mittelfristplanung im Aufgaben- und Finanzplan und Klimaziele	2378
13. U-Abo bleibt definitiv im grenznahen Deutschland gültig	2378
14. Baselstädtisches Mindestlohn-Gesetz: Negative Auswirkungen auf Baselbieter KMU verhindern	2380
15. Sichere Veloabstellplätze	2380
16. Höhere Priorisierung von Radrouten bei der Reinigung	2382
17. Entflechtete Velo-Vorzugsroute Allschwil-Binningen-Dreispietz-St. Jakob	2386
18. Fussverkehrs-Schnellrouten im KRIP	2387
19. Modernes Langsamverkehrs-Konzept Uptown-Basel (Arlesheim/Münchenstein)	2387
20. Förderprogramm für Begegnungszonen	2387
21. Erschliessung des Dreispitz-Knotens	2388
22. Klimawandel im kantonalen Richtplan	2391

23. Verfallsdatum für Planungsgrundlagen	2392
24. Verfallsdatum für Rechtsgrundlagen von neuen Ausgaben	2394
25. Pilotprojekt Vorzugsspuren für nachhaltige Mobilität	2394
26. Standesinitiative: Keine Neuzulassung für PWs mit Verbrenner ab 2027	2395
27. Anreiz für einen Wandel schaffen: Anreize für eine Autoabgabe schaffen!	2399
28. Abgabe nach Verursacherprinzip für Pneuabrieb	2401
29. Keine boden- und landschaftsfressenden Überklassifizierungen	2403
30. Integrierte Verkehrssimulation als Planungsbasis	2405
31. Erleichterter Realisierungsprozess für klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur-Projekte	2406
32. Mehrfach- und Kapazitätsnutzung der Mobilität	2406
33. Fairplay auch bei obligatorischen Gesetzesabstimmungen: Schaffung eines Erläuterungsanspruchs in den Baselbieter Abstimmungsbüchlein für die jeweiligen landrätlichen Minderheiten	2406
34. Viertelstundentakt auf der künftigen BLT-Linie 19 (WB)	2409
63. Bäume entlang Kantonsstrassen und im öffentlichen Raum	2413
78. Anschlusslösung Grundschule Metall	2414
79. Vorlehre Metall	2417

Nr. 1430

1. Begrüssung, Mitteilungen

2021/745; Protokoll: gs

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) begrüsst zu einer langen Sitzung.

– *Parlamentarier-Lunch*

Über Mittag lädt die AEE Suisse zum Parlamentarier-Lunch, einem Mittagessen mit Referaten zu aktuellen Fragen der Energieversorgung. Der Anlass findet für die angemeldeten Ratsmitglieder im Restaurant Stadtmühle statt und beginnt um 12.15 Uhr.

– *ESAF-Tickets*

Die Mitglieder des Landrats haben vor zwei Wochen ein Angebot für das Kaufrecht für Schwingfest-Billette bekommen. Es ist zu beachten, dass die Bestellfrist am 15. April abläuft.

– *Einladung ins Theater Basel*

Die Landrätinnen und Landräte finden auf ihren Plätzen die offizielle Einladung zum Ballett-Abend «Heidi» im Theater Basel mit anschliessendem Apéro riche am Mittwoch, 25. Mai. Anmelde-schluss ist der 17. April. Wer sich nach der Absage des Anlasses, der ursprünglich für den Januar geplant war, bereits angemeldet hat, ist schon auf der Teilnehmerliste und muss sich für den neuen Termin nicht nochmals anmelden. Ein Dank geht an das Theater Basel.

– *Preisträger/innen-Konzert Musikschulen*

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) darf auf einen schönen kulturellen Anlass hinweisen: das öffentliche Preisträger/innen-Konzert des Musikwettbewerbs des Verbands Musikschulen Baselland. Dort treten die zehn besten Schülerinnen und Schüler der Musikschulen des Kantons auf, die beim Wettbewerb von Mitte März vorgespielt haben. Das Konzert ist am Muttertags-Sonntag, 8. Mai, um 17 Uhr in der Reformierten Kirche Arlesheim.

– *FC Landrat*

Für den FC Landrat steht der Saisonbeginn vor der Türe. Die Mitglieder des Landrats haben die Einladungen zu den ersten beiden Spielen erhalten. Der Match gegen den FC Roche Direktion findet morgen in drei Wochen am 29. April auf dem Roche-Sportplatz in Birsfelden statt. Spieler/innen und Fans melden sich bitte bis Ostern an. Und nur zwei Wochen später, am 13. Mai, spielt unsere Mannschaft dann im Gitterli Liestal gegen die Schweizer Schriftsteller-Nati. Anmelde-schluss ist der 25. April.

– *Parlamentarische Gruppe Sport*

Regina Werthmüller hat mitgeteilt, dass sie das Präsidium der Parlamentarischen Gruppe Sport abgegeben hat. Neu hat Yves Krebs diese Aufgabe per 1. April 2022 übernommen.

– *Rücktritt aus dem Landrat*

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) verliest ein Rücktrittsschreiben, das vom 16. März datiert ist um am 4. April 2022 eingegangen ist:

*«Sehr geehrte Frau Landratspräsidentin, geschätzte Landratsmitglieder
 Hiermit gebe ich meinen Rücktritt aus dem Landrat per 31. August 2022 bekannt. Die Zeit, die ich in diesem Amt verbringen durfte, und der Austausch mit euch war für mich bereichernd und lehrreich. Mir bleibt daher, allen Mitgliedern von Landrat und Regierungsrat sowie den Mitarbeitenden der Landeskantlei meinen Dank auszusprechen und diesen mit den besten Wünschen für die Zukunft zu verbinden. Der Bevölkerung des Kantons und insbesondere des Wahlkreises Waldenburg*

*bleibe ich in Dankbarkeit verbunden.
Hochachtungsvoll, Bálint Csontos»*

– *Entschuldigungen*

Ganzer Tag Anita Biedert, Dominique Erhart, Reto Tschudin, Balz Stückelberger, Etienne Winter, Karl-Heinz Zeller

Vormittag --

Nachmittag Roman Brunner, Laura Grazioli

Regierungsrätin Kathrin Schweizer ist für den ganzen Tag entschuldigt: Sie ist an der Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren in Bern. Am Vormittag entschuldigt ist Regierungsrat Anton Lauber, der an der Sitzung der Finanzdirektoren-Konferenz teilnimmt.

– *Begründung persönlicher Vorstösse*

Keine Wortbegehren.

Nr. 1431

2. Zur Traktandenliste

2021/746; Protokoll: gs, ps

Wegen der Abwesenheit von Karl-Heinz Zeller werden die Traktanden 19 und 63 abgesetzt, sagt Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp). Die Traktanden 45 und 46 werden verbunden beraten; das hat der Landrat schon früher auf Antrag der Geschäftsleitung beschlossen. Die Traktanden 11 und 12 werden erst beraten, wenn Regierungsrat Anton Lauber wieder zurück ist, also am Nachmittag.

://: Die Traktandenliste wird nach Absetzung der Traktanden 19 und 63 beschlossen.

– *Zur Frage der Dringlichkeit: Interpellation 2022/208 von Marc Scherrer: Anschlusslösung Grundschule Metall*

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

://: Die Interpellation wird stillschweigend als dringlich erklärt.

– *Zur Frage der Dringlichkeit: Interpellation 2022/206 von Bianca Maag: Vorlehre Metall*

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

://: Die Interpellation wird stillschweigend als dringlich erklärt.

– *Zur Frage der Dringlichkeit: Postulat 2022/207 von Florian Spiegel: Reduktion Baubewilligungsfristen*

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat lehne die Dringlichkeit ab.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) zeigt Verständnis für den Druck und das Anliegen, dass Bewilligungsverfahren zügiger abgehandelt werden sollten. Der Redner versichert, dass alles daran gesetzt wird, die Baugesuche immer so zügig wie möglich zu behandeln. Bei einem Baugesuch

läuft aber nicht immer alles optimal; und es gibt Fälle, die zu lange dauern. Aber gerade letzten Montag erfolgte die Grundsteinlegung in Aesch für das Projekt Vivo. Die Art und Weise, wie die Baubewilligung erfolgt ist, wurde gelobt. In den letzten Jahren gab es einen massiven Anstieg der Anzahl Baugesuche – und unerfreulicherweise auch der Anzahl an Beschwerden. Darauf wurde reagiert. Aufgrund des starken Anstiegs und einer Annahme, wie es weiter gehen wird, wurden die Ressourcen verstärkt und im ARP zwei zusätzliche Stellen gesprochen. Die eine konnte bereits besetzt werden, die andere noch nicht. Das Problem ist, dass Fachleute nicht einfach zu finden sind. Das Anliegen wird aber ernst genommen – und wenn nötig werden auch entsprechende Mittel eingesetzt.

Weiterhin wird auf verschiedenen Ebenen intensiv daran gearbeitet, das digitale Baugesuchungsverfahren einzuführen, welches es erlaubt, die Prüfungen parallel durchzuführen, die früher nacheinander erfolgen mussten. Leider ist dieses noch nicht auf dem Stand, den man haben möchte, was jedoch nicht nur an der Verwaltung liegt, sondern auch an den Partnern – einerseits den Büros, andererseits auch den Gemeinden. Es ist notwendig, dass die 86 Gemeinden auch mitziehen. Mit der Digitalisierung kann die Erledigung der Gesuche schneller erfolgen, weil parallel und nicht mehr nur seriell gearbeitet werden kann.

Was im dringlich eingereichten Vorstoss aufgeführt wird, ist nicht möglich: Es können keine provisorischen Baubewilligungen ausgestellt werden. Dies ist aufgrund der geltenden Rechtslage nicht möglich. Dafür müssten die Gesetze geändert werden. Die Konsequenzen sollten jedoch gut überdacht werden. Wenn man etwas «bastelt», würde eher das Gegenteil des gewünschten Effekts eintreten. Was gefordert wird, ist rechtlich unmöglich und deshalb sinnlos. Es wird getan, was getan werden kann, aber weder der Landrat noch der Regierungsrat dürfen sich über das Gesetz hinwegsetzen. Deshalb ist es unrealistisch – und der Regierungsrat lehnt sowohl den Inhalt des Vorstosses als auch die Dringlichkeit ab.

Bálint Csontos (Grüne) sagt, es stimme zu 100 %, was Florian Spiegel zur Dringlichkeit schreibe – und dies schränke die Unternehmen ein und bremse die Innovation, auch die grüne Innovation. Der Redner bittet die Kolleginnen und Kollegen aus der eigenen Fraktion, die dies anders sehen, der Dringlichkeit stattzugeben.

Marco Agostini (Grüne) ist anderer Meinung als der Vorredner. Im Moment gibt es überall Engpässe bei Maschinen, Geräten und Rohstoffen. Das Baugewerbe befindet sich im Rückstand. Nun eine Dringlichkeit zu verlangen, die der Baubranche überhaupt nichts nützt, heisst, etwas zu tun, das nicht umgesetzt werden kann. Der Redner unterstützt den Inhalt des Vorstosses; das Ganze muss geprüft werden, aber die Dringlichkeit ist im Moment nicht nötig.

Florian Spiegel (SVP) sagt, das Anliegen sei dringlich, weil das Problem für die Unternehmen substanziell werde. Als Beispiel: 15 Minuten, nachdem er den dringlichen Vorstoss eingegeben hat, erhielt er ein Mail eines grossen Zulieferers. Per 1. Mai verdoppeln sich die Transportkosten. Seit Wochen erhält der Redner Mails, weil die steigenden Kosten exorbitant spürbar sind. Der Regierungsrat bzw. die BUD spüren den Druck nicht, weder als Bauherr noch als Arbeitgeber. Die BUD hat eine andere Grundlage, und diese will der Redner nicht in Frage stellen – und gönnt sie der Direktion auch. Hier aber geht es um die Dringlichkeit, welche die Unternehmen betrifft. Die ersten Firmen haben ihre Quartalszahlen präsentiert, und man spricht von Sistierungen und von einem Einbruch um 30 % gegenüber dem Vorjahresumsatz. Darauf muss man reagieren. Die Lösung kann nicht schon morgen vorliegen, das ist dem Redner klar. Aber eine Aufstockung kann nicht die einzige Lösung sein. Nun geht es darum, wie der «Mechano» anzupassen ist, damit die Wirtschaft weiterarbeiten und Zeit gewonnen werden kann. Deshalb ist die Dringlichkeit gegeben.

Urs Kaufmann (SP) hält fest, es gebe zwei Aspekte. Einerseits müsste man den Vorstoss als dringlich erklären und gleich abschreiben. Dieser hat weder Hand noch Fuss und kann so nicht umgesetzt werden. Andererseits: Meint man es wirklich ernst mit dem Vorstoss, braucht es eine ernsthafte Entscheidungsgrundlage – und man muss sich Zeit nehmen, um sich damit zu beschäftigen. Deshalb ist der Vorstoss nicht dringlich. Er soll nicht dringlich erklärt werden.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) möchte davor warnen, falsche Versprechungen zu machen. Man soll den Leuten nicht vormachen, eine Bewilligung sei in kürzester Zeit möglich. Es gibt einen gesetzlichen Rahmen, und daran muss sich der Staat – der Regierungsrat und das Parlament als Gesetzgeber – halten. Geht es darum, jetzt etwas zu tun, ist dies das falsche Rezept.

://: Die Dringlichkeit wird mit 46 Ja- und 35 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt (das 2/3-Mehr von 55 Stimmen ist nicht erreicht).

Nr. 1434

3. **16 Einbürgerungsgesuche von ausländischen Staatsangehörigen**

2022/62; Protokoll: gs

Kommissionspräsident **Heinz Lurf** (FDP) sagt, dass die Petitionskommission an ihrer jüngsten Sitzung insgesamt vier Einbürgerungspakete besprochen hat. Eine dieser Vorlagen findet sich auf der heutigen Traktandenliste. Die Mitglieder der Kommission beantragen dem Landrat mit 7:0 Stimmen, den Bewerberinnen und Bewerbern das Kantonsbürgerrecht zu erteilen und die Gebühren gemäss dem regierungsrätlichen Vorschlag festzusetzen. An der nächsten Sitzung werden die drei anderen Vorlagen beraten.

://: Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 74:6 Stimmen wird den Bewerberinnen und Bewerbern das Kantonsbürgerrecht erteilt, und die Gebühren werden gemäss den regierungsrätlichen Vorschlägen festgesetzt.

Nr. 1435

4. **Revision Beschaffungsrecht: Einführungsgesetz zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen IVöB und Beitritt zum Konkordat IVöB**

2021/693; Protokoll: gs

An einer Sonderversammlung der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz im November 2019 wurde die revidierte Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) einstimmig verabschiedet, wie Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) ausführt. Die IVöB wurde durch Fachleute der Kantone sowie des Bundes in einem gemeinsamen Projekt ausgearbeitet. Ziel war es, eine einheitliche Grundlage für die Beschaffungen von Bund und Kantonen zu schaffen. Die revidierte IVöB regelt das öffentliche Beschaffungsrecht nun ausführlich und umfassend. Damit das neue Beschaffungsrecht im Kanton Basel-Landschaft angewendet werden kann, braucht es ein entsprechendes Einführungsgesetz, das sogenannte EG IVöB. Die IVöB kann nur unverändert übernommen werden. Beim Einführungsgesetz besteht ein beschränkter Gestaltungsspielraum für gewisse Anpassungen. Das bisherige Gesetz über öffentliche Beschaffungen vom Juni 1999 wird aufgehoben. Aus dem bisherigen kantonalen Beschaffungsgesetz wurden der Beirat für das öffentliche Beschaffungswesen sowie die Zentrale Beschaffungsstelle (ZBS) ins EG IVöB übernommen. Im Unterschied zum Bund wollte der Regierungsrat die Zuschlagskriterien «Verlässlichkeit des Preises» und «unterschiedliche Preisniveau» (Preisniveauklausel) nicht übernehmen. Der Beitritt zur IVöB hat viele Vorteile für Beschaffungsstellen und Anbietende, wie beispielsweise gleichlautende Beschaffungsgesetzgebungen in der Region Nordwestschweiz (und auch gesamtschweizerisch, wenn alle Kantone zugestimmt haben) und eine Rechtssicherheit für ausschreibende Stellen und Anbietende dank der einheitlichen Basis.

Eintreten war in der Kommission unbestritten. Sämtliche Fraktionen begrüßten den Beitritt zur

IVöB und damit ein schweizweit harmonisiertes Beschaffungswesen. Es ist heute für überregional tätige Unternehmen aufwändig, wenn in jedem Kanton andere Regelungen beachtet werden müssen. Die Kommission musste aber feststellen, dass die Details zur künftigen Umsetzung noch nicht umfassend dokumentiert sind. Es soll einen gesamtschweizerischen Leitfadens, den sogenannten TRIAS geben. Dieser ist zur Zeit noch in Erarbeitung. Die ersten vorliegenden Dokumente des schweizerischen Leitfadens sind aber noch schwer verständlich und wenig praxisorientiert. Es wurde darum das Anliegen geäußert, dass gut verständliche kantonale Vollzugshilfen zur Verfügung gestellt werden sollen, analog der bisherigen Beschaffungsfibel. Es wird eine neue Verordnung zum Einführungsgesetz geben. Leider stand der Kommission noch kein Entwurf dieser künftigen Verordnung zur Verfügung. Gemäss Auskunft der Direktion sollen in dieser Verordnung beispielsweise Details zum Vollzug, zur Zuständigkeit für arbeitsrechtliche Fragestellungen, zu Sanktionen, zur Publikation oder zu den Zuständigkeiten von Regierungsrat und Zentraler Beschaffungsstelle geregelt werden.

In § 4 des Einführungsgesetzes sind verschiedene Kompetenzen festgelegt, welche dem Regierungsrat erteilt werden sollen; er kann also Regelungen mit Präzisierungen zur IVöB treffen. Unter Buchstabe d wollte der Regierungsrat die Kompetenz, dass er in der Verordnung gewisse Offertöffnungen als öffentlich festsetzen kann, dies im Unterschied zum IVöB. Es bestand sogar die Absicht, gewisse Offertöffnungen nicht nur für die Anbietenden, sondern sogar für die Allgemeinheit zugänglich zu machen. Ein Teil der Kommission argumentierte, der Aufwand für die öffentlichen Offertöffnungen sei sehr gross und der Nutzen gering, da in der Regel niemand daran teilnehme. Die Grundregel in Art. 37 IVöB besagt, dass ein Protokoll erstellt wird, welches von den Anbietenden eingesehen werden kann. Nach der Diskussion verschiedener Varianten hat sich die Kommission geeinigt, die Ermächtigung des Regierungsrats, Offertöffnungen als öffentlich festlegen zu können, aus § 4 streichen. Damit ist es allen Beschaffungsstellen, insbesondere auch den Gemeinden überlassen, ob sie freiwillig eine öffentliche Offertöffnung durchführen wollen oder nicht.

Ein weiteres Thema war die Preisniveaulause. Die Kommission diskutierte darüber, ob wie beim Bund oder im Kanton Aargau die Zuschlagskriterien «unterschiedliches Preisniveau» und «Verlässlichkeit des Preises» im Kanton angewendet werden dürfen – und warum der Regierungsrat dies nicht vorgeschlagen hat. Die Verwaltung hat darauf hingewiesen, dass die Anwendung dieser Zuschlagskriterien nicht einfach sein wird und sie wegen den Schwellwerten nur einen kleinen Anwendungsbereich haben wird. Auf Bundesebene ist eine solche Regelung seit 1.1.2021 in Kraft – dort hat sich bereits bestätigt, dass die Anwendung der Zuschlagskriterien «unterschiedliches Preisniveau» und «Verlässlichkeit des Preises» nicht einfach ist und viele Fragen auslöst. Die Kommission war dann einstimmig der Meinung, den Regierungsrat zu ermächtigen, dass diese Zuschlagskriterien in unserem Kanton angewendet werden können. Als Beispiel wurde der Werkhof Sissach genannt, wo ein Unternehmer aus Österreich den Auftrag erhalten hat. Mit diesen neuen Zuschlagskriterien wäre der Auftrag vielleicht an eine lokale Firma gegangen.

Ein weiterer Diskussionspunkt war die Unterstellung gewisser Körperschaften unter das öffentliche Beschaffungswesen. So möchte etwa die Basellandschaftliche Gebäudeversicherung (BGV) nur dort dem öffentlichen Beschaffungsrecht unterstellt werden, wo es um Beschaffungen mit öffentlichen Geldern geht, wie z.B. im Bereich Feuerwehrmaterial. Ansonsten soll sie, wie andere Versicherungen auch, nicht dem öffentlichen Beschaffungsrecht unterstehen. Für Vorsorgeeinrichtungen etwa gibt es im IVöB Ausnahmen vom Beschaffungsrecht, aber eben nicht für die Gebäudeversicherung. Die Kommission beschloss dann einstimmig, den Regierungsrat zu ermächtigen, Körperschaften, öffentlich-rechtliche Anstalten und Organisationen zu bezeichnen, die der IVöB nicht oder nur in bestimmten Bereichen unterliegen. Neben der Gebäudeversicherung könnten dies auch Bürgergemeinden oder Bürgerkooperationen im Laufental sein, die in der Regel nicht mit Steuergeldern finanziert werden.

Die Zentrale Beschaffungsstelle wurde bereits erwähnt. Ein Kommissionsmitglied hat vorgeschlagen, dass die ZBS aktiv werden soll, um allen involvierten Stellen, Firmen und Organisationen umfassende Informationen und Vollzugshilfen für die Einführung und Anwendung des neuen Beschaffungsrechts bereitzustellen. Das wurde in einigen Vernehmlassungsantworten explizit gefordert, weil das System sehr komplex ist und es lokal abgestimmte Hilfsmittel braucht. Diese Aufgabe solle unter Einbezug der betroffenen Stellen – speziell der direkt betroffenen Gemeinden – in An-

griff genommen werden. Entsprechend hat die Kommission in § 5 des EG eine Ergänzung von Absatz 1 vorgenommen.

Der Beirat für das öffentliche Beschaffungswesen ist Gegenstand von § 5. In der Kommission wurde die Frage gestellt, was der 2015 geschaffene Beirat bewirkt habe bzw. was sein Nutzen ist. Gemäss Direktion gibt es zwei Sitzungen pro Jahr. Bisher wurden vor allem Arbeitnehmer- und Arbeitgeberfragen diskutiert. Es seien keine konkreten laufenden Beschaffungsverfahren oder Ausschreibungsmodalitäten behandelt worden. Seitens Kommission war man der Meinung, dass der heute von den Sozialpartnern dominierte Beirat in Zukunft breiter zusammengesetzt werden sollte. Insbesondere sollten die Gemeinden deutlich breiter im Beirat vertreten sein, um die Themen des Beschaffungsrechts besser diskutieren zu können.

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen. Speziell ist dabei die Ziffer 3 mit dem abzuschreibenden Postulat 2021/249, welches die schnelle IVöB-Einführung beantragt: Es war schon x-fach auf der Traktandenliste (auch heute wieder als Nummer 37); es ist also noch nicht überwiesen. Das Postulat ist aber mit dem vorliegenden Geschäft schon längst überholt.

://: Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

– *Erste Lesung Einführungsgesetz IVöB*

Keine Wortmeldungen.

://: Die erste Lesung ist beendet.

Nr. 1436

5. Anschluss der Berufsfachschulen an die Schuladministrationslösung (SAL) – Ausgabebewilligung Etappe 2

2022/40; Protokoll: gs

Kommissionspräsident **Pascal Ryf** (Die Mitte) sagt, dass der Landrat am 13. Januar im Prattler Exil einstimmig mit 84:0 Stimmen den Bericht über die Wirksamkeitsanalyse der Schuladministrationslösung zur Kenntnis genommen hat. Die kantonale Schuladministrationslösung ist in einer ersten Etappe für die kantonalen Schulen der Sekundarstufe 1, für die Mittelschulen und die kantonale Verwaltung umgesetzt und eingeführt worden. Nach Abschluss der ersten Etappe wurde geprüft, ob eine Einführung von SAL an den Berufsfachschulen sinnvoll und wirtschaftlich ist. Basierend auf den Ergebnissen dieser Studie und der Absprache mit den einzelnen Berufsfachschulen hat der Regierungsrat im Jahr 2020 ein Projekt in Auftrag gegeben, das eine entsprechende Ausgabenbewilligung für die Umsetzung der 2. Etappe beinhaltet. Dabei hat er sich für die Variante ausgesprochen, welche einen Anschluss der kantonalen Berufsfachschulen sowie der Berufsfachschule Gesundheit und dem Berufsbildungszentrum Baselland an SAL vorsieht. Mit der gewählten Variante für die kantonalen Berufsfachschulen könnten die bestehenden dezentral gewachsenen IT-Lösungen geordnet abgelöst werden. Weil aber in der Konzeptphase des Projekts klar wurde, dass die Anforderungen der Berufsfachschulen mit der ursprünglich budgetierten Standardlösung nicht ausreichend abgedeckt werden können, beantragt der Regierungsrat mit dieser Vorlage, die Differenz zu den bereits vom Regierungsrat bewilligten Ausgaben zur Realisierung der Etappe 2 des SAL-Projekts zu bewilligen. Die zusätzlich beantragten neuen einmaligen Ausgaben belaufen sich auf CHF 826 000 (CHF 824 000 hat der Regierungsrat bereits bewilligt) und für neu wiederkehrende Ausgaben auf einen Betrag von CHF 16 000.

Die Vorlage wurde in der Kommission unter anderem in Anwesenheit von Christoph Straumann, Leiter der Abteilung Informatik/IT SBL beraten. Eintreten war unbestritten – und die Vorlage wurde zustimmend zur Kenntnis genommen. Aktuell befinden sich noch zwei weitere Landratsvorlagen zu SAL in Planung, einerseits eine Teilrevision des Bildungsgesetzes betreffend die Nutzung des SAL – und andererseits eine Vorlage zu den IT-Services für die kommunalen Schulen. Ein Postu-

lat zum Anschluss der Tagesstrukturen und der Musikschulen an SAL wurde kürzlich eingereicht. Das Ziel wäre es, dass die drei Anliegen – sofern das Postulat überwiesen wird – bei der Erarbeitung der Landratsvorlagen berücksichtigt werden. Die Umsetzung der Vorstösse ist teils schon eingeplant. Die BKSK beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum unveränderten Landratsbeschluss.

://: Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Rückkommen wird nicht verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 80:0 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend Anschluss der Berufsfachschulen an die Schuladministrationslösung (SAL) – Ausgabebewilligung Etappe 2

vom 7. April 2022

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die von externen Dienstleistern auszuführenden Installationsarbeiten und die Lizenzen bei der Einführung von SAL an den kantonalen Berufsfachschulen wird für die Jahre 2021–2024 eine neue einmalige Ausgabe von 826'000 Franken (1'650'000 Franken abzgl. bereits vom Regierungsrat bewilligte Ausgaben von 824'000 Franken) bewilligt.
2. Für den technischen Betrieb und die Lizenzen sowie für die Aufstockung der Personalressourcen um eine halbe Stelle in der Abteilung Informatik (0.5 FTE) im Zusammenhang mit der Einführung von SAL an den kantonalen Berufsfachschulen werden ab 2024 zuzüglich den bereits vom Regierungsrat bewilligten neuen wiederkehrenden Ausgaben von 149'000 weitere 16'000 Franken bewilligt.

Nr. 1437

6. Bericht über die Einhaltung der kantonalen Leistungsvereinbarung über die Arbeitsmarktkontrollen im Bauhaupt- und Baunebengewerbe im Kanton Basel-Landschaft sowie über die wirksame Verwendung der eingesetzten Mittel im Berichtsjahr 2020

2022/95; Protokoll: gs

Kommissionspräsident **Christof Hiltmann** (FDP) sagt, dass der privatrechtliche Verein Arbeitsmarktkontrolle für das Baugewerbe (AMKB) seit 2017 im Bauhaupt- und -nebgewerbe die Einhaltung des altrechtlichen kantonalen Gesetzes über die Bekämpfung der Schwarzarbeit kontrolliere. Zudem kontrolliert die AMKB im Auftrag der paritätischen Kommissionen die Einhaltung der Arbeits- und Lohnbedingungen im kantonalen Geltungsbereich des GAV für die Branchen des Ausbaugewerbes der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn. Der Regierungsrat prüft die Einhaltung der Leistungsvereinbarung mit der AMKB und erstattet dem Landrat jährlich Bericht. Die Leistungsvereinbarung 2017 hat für die AMKB das Kontrollziel von 450 GAV-Kontrollen und 450 Schwarzarbeitskontrollen und damit total 900 Arbeitsmarktkontrollen vorgese-

hen. Die vom Bund Mitte März 2020 für die Zeit der ausserordentlichen Lage bis im Juni 2020 ergriffenen Massnahmen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie haben aber einen Einbruch der Kontrollzahlen im Bereich der GAV- und der Schwarzarbeitskontrollen für das Jahr 2020 bewirkt. Der Kanton hat dieser Situation Rechnung getragen, indem er die Leistungsvereinbarung entsprechend angepasst hat – und das Ziel auf je mindestens 325 (gesamthaft 650) Kontrollen reduziert hat. Die Minderleistung von 250 Kontrollen wurden durch 1000 Covid-19-Hygienekontrollen im Bauhaupt- und -nebegewerbe substituiert; wobei man davon ausgegangen ist, dass eine GAV-Schwarzarbeitskontrolle ungefähr dem Aufwand von vier Hygiene-Kontrollen entspricht. Die Überprüfung für das Jahr 2020 hat laut Regierungsrat zusammenfassend ergeben, dass die Berichterstattung thematisch vollständig ist, die quantitativen Kontrollziele gemäss Leistungsvereinbarung erfüllt wurden, die Finanzströme auf der Basis des eingereichten Geschäftsberichts nachvollziehbar dokumentiert sind und die ordnungsgemässe Erfüllung unter rechtmässiger Mittelverwendung für das Berichtsjahr bestätigt werden könne.

Die Kommission hat die Vorlage an der Sitzung vom 18. März 2022 beraten. Eintreten war unbestritten. Die Mehrheit der Kommission stimmte mit der Einschätzung der Direktion überein, dass das Berichtsjahr 2020 unproblematisch ist und sämtliche Anforderungen erfüllt wurden. Das hat sich auch an der Beratungsdauer der Vorlage gezeigt, die – für das Thema sehr ungewöhnlich – sehr kurz ausgefallen ist.

Neben der Baustellenkontrolle ist auch die Prävention ein Bestandteil der Leistungsvereinbarung mit der AMKB. In diesem Bereich hat die Firma gemäss ihrem Geschäftsbericht 2020 unter anderem die Patrouillentätigkeit und die Hygienekontrollen realisiert und die Öffentlichkeit mit einer Informationskampagne mit Bau-Blachen und Inseraten auf die Hygienemassnahmen in Zusammenhang mit Covid-19 sensibilisiert. Die Direktion hat auf eine diesbezüglich kritische Frage aus der Kommission die Haltung vertreten, dass das Jahr 2020 auch in der Bauwirtschaft nicht mit einem gewöhnlichen Jahr verglichen werden kann. Im März, zu Beginn der Bausaison, war nicht einmal klar, ob die Baustellen überhaupt betrieben werden können – weil die Grenzen geschlossen waren und Schwarzarbeits- und Entsendeverstösse als Thema entsprechend gar nicht existent waren. Stattdessen wurden die Ressourcen in Richtung Bewältigung der Covid-19-Krise gelenkt, wodurch es möglich wurde, dass die freien Arbeitszeiten in die Verbesserung der hygienischen Verhältnisse auf den Baustellen investiert wurden.

Ein Vorteil der neuen, am 1. Juli 2021 in Kraft getretenen Gesetzgebung war es laut Direktion, dass inskünftig nicht mehr Pauschalen, sondern einzelne Leistungen bezahlt werden können; was 2020 noch nicht möglich war. Dank der Zurverfügungstellung eines separaten Budgets für Massnahmen im Bereich Beratung und Prävention sei es jetzt unter dem neuen Gesetz einfacher, solche Aufgaben vom Rest der Massnahmen zu trennen.

Einige Kommissionsmitglieder haben vermisst, dass erneut kein Bericht zur Arbeitsmarktanalyse im Baunebegewerbe vorlag. Eine solche Analyse sei wünschenswert, weil darin verschärfte arbeitsmarktliche Risiken eruiert und untersucht werden könnten. Die Direktion hat versichert, dass das Thema in der tripartiten Kommission für die flankierenden Massnahmen angegangen werde. Eine interne Berichterstattung über die Ergebnisse der laufenden Arbeitsmarktbeobachtung findet zu Händen der VGD und der tripartiten Kommission quartalsweise statt. Gleichzeitig nimmt das KIGA eine Berichterstattung für die untersuchten Bereiche ausserhalb des Baugewerbes vor. Die Notwendigkeit eines so ausführlichen externen Berichts müsse von Fall zu Fall entschieden werden. Möglicherweise seien interne Analysen ausreichend, erklärte die Direktion.

Die VgK beantragt mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung, den Bericht des Regierungsrats über die Einhaltung der kantonalen Leistungsvereinbarung über die Arbeitsmarktkontrolle im Bauhaupt- und -nebegewerbe im Kanton Basel-Landschaft sowie über die wirksame Verwendung der eingesetzten Mittel im Berichtsjahr 2020 zur Kenntnis zu nehmen.

://: Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 78:0 Stimmen bei 1 Enthaltung wird der Bericht des Regierungsrats über die Einhaltung der kantonalen Leistungsvereinbarung über die Arbeitsmarktkontrollen im Bauhaupt-

und Baunebengewerbe im Kanton Basel-Landschaft sowie über die wirksame Verwendung der eingesetzten Mittel im Berichtsjahr 2020 zur Kenntnis genommen.

Nr. 1455

7. Fragestunde der Landratssitzung vom 7. April 2022

2022/137; Protokoll: bw

://: Es sind keine Fragen eingereicht worden.

Nr. 1438

8. Realisierung von Projekten im Bereich Wasserstoff

2021/443; Protokoll: gs

Martin Dätwyler (FDP) gibt eine Erklärung ab. Der Redner bedankt sich herzlich für die Beantwortung der Fragen. Diese ist sicher sachlich – und fachlich vermutlich auch richtig. Sie kann aber in keiner Art und Weise begeistern. Es ist keine offene und vorwärts gerichtete Haltung zu erkennen, die Herausforderungen im Energiebereich anzugehen und damit mitzuhelfen, eine Strommangel-lage für Gesellschaft und Wirtschaft zu verhindern. Der Redner ist überzeugt, dass man die neuen Technologien früher oder später aktiv – etwa im Rahmen von Pilotprojekten – unterstützen muss, um ihnen zum Durchbruch zu verhelfen. Damit ist nicht unbedingt nur Geld gemeint – es gibt viele andere Arten der Unterstützung, welche einer sicheren Energieversorgung nachhaltig zum Durchbruch verhelfen. Wasserstoff ist dabei nur eine Technologie. Es gibt auch andere Technologien, die aber teils noch in den Kinderschuhen stecken. Man konnte zuletzt von LNG hören, als Bundesrätin Simonetta Sommaruga in Rotterdam einen Augenschein genommen. Diese Technologie ist für die Region allenfalls eine Chance. Die Begründung, warum Anlagen mit Wasserstoff nicht dem Interesse der öffentlichen Energiewirtschaft zugeordnet werden sollen, erscheint kurzsichtig. Denn die Möglichkeiten dieser Technologie sind sicher noch lange nicht ausgeschöpft und abgeklärt. Es wird sicher früher oder später auch Einsatzmöglichkeiten geben, welche über den Schwerverkehr hinaus gehen. Wenn man nie etwa ausprobiert und solche Anlagen gemeinsam zu ermöglichen versucht, wird man es nie wissen. Man wird also früher oder später hier drinnen wieder über das Thema diskutieren müssen; es ist zu hoffen, dass dann eine offene und vorwärts gerichtete Haltung entwickelt werden kann.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1439

9. Altersdurchmischtes Lernen im Baselbiet

2021/379; Protokoll: gs

Miriam Locher (SP) beantragt Diskussion.

://: Dem Antrag wird stillschweigend stattgegeben.

Miriam Locher (SP) bedankt sich für die ausführliche Beantwortung zu diesem wichtigen Thema. Dessen Bedeutung zeigt vor allem der letzte Absatz, in dem es darum geht, dass man die Umsetzung – basierend auf den gesetzlichen Grundlagen und dem pädagogischen Konzept der Schulen

– an die Grösse und Bedürfnisse der Schulen anpassen muss. Hier soll es ja eine Weisung der BKSD geben; das ist sehr begrüssenswert. Das Thema hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Was der SP dabei sehr wichtig ist: Man darf die Einführungs- und Kleinklassen (EK bzw. KK) nicht zu Gunsten des Altersdurchmischten Lernens (AdL) abschaffen. Man konnte in Basel-Stadt beobachten, wie dies gemacht wurde – und wie jetzt krampfhaft versucht wird, die EK und KK wieder einzuführen. Da will man den Finger darauf legen, damit dies im Kanton Baselland nicht geschieht; die wertvollen Gefässe sollen weitestgehend erhalten werden. Was auch festzuhalten ist: Das AdL als Konzept ist in gewisser Art und Weise auch ein Schulversuch – es ist sehr wichtig, dass solche Versuche vor den Bildungsrat kommen. Das ist das richtige Gremium, um über solche Dinge zu entscheiden. Bei den Schulen, welche dieses Modell flächendeckend anwenden, sollte man zudem schauen, dass diese Projekte von unten wachsen – und nicht von oben herab aufoktroiert werden; weil es dann meistens schief geht. Das Festhalten am pädagogischen Konzept ist sicher der richtige Schritt. Die Schulleitungen sollten sich die Weisung, die nun erlassen und ihnen im Mai 2022 vorgestellt wird, zu Herzen nehmen. Wenn das nicht der Fall sein sollte, muss man ganz genau hinschauen.

Caroline Mall (SVP) dankt Miriam Locher für die Interpellation. Die Fraktion hält das Thema auch für sehr wichtig. Das AdL ist möglicherweise – wie es auch die Regierung festhält – etwas ein Trend. Wichtig ist, dass der pädagogische Aspekt berücksichtigt wird. Die Frage, auf die eine Antwort erhofft wird: Hat die Regierung Kenntnis, dass AdL eingeführt wurde und EK dafür abgeschafft wurden? Und: Gibt es Erfahrungswerte, was AdL effektiv bringt? Es ist wichtig – siehe Basel –, dass man die EK nicht quasi abschafft zu Gunsten des AdL. Obwohl es den Gemeinden freisteht, diese beizubehalten oder nicht.

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) verweist auf den Text der Antwort, wonach es keine wissenschaftliche Auswertung zum AdL gibt. Dieses ist mehr ein gesellschaftlicher Trend. Man muss also sorgfältig anschauen, was man in den Schulen einführt und was nicht. Das muss dann selbstverständlich im Schulprogramm hinterlegt werden. Es braucht auch ein pädagogisches Konzept, wenn man dies machen will. Die Weisung, die man in im Rahmen der Plattform Bildung in Erarbeitung hat und zu der es bereits zwei Rückmeldeschlaufen gab, soll – so die Hoffnung – im Mai finalisiert werden. Darin wird detailliert dargelegt, was der Zweck des Papiers ist, was die Abgrenzung zu den von Miriam Locher erwähnten Schulversuchen ist (weil dies etwa fliessend ist), was die Grundsätze und die verschiedenen Prozesse sind. Es ist ein ganz normaler Prozess mit Auftrag, Initialisierung, Konzept, Realisierung, Einführung und Abschluss. Wie Miriam Locher es gesagt hat: Das AdL muss von unten wachsen. Der Konvent muss einbezogen werden. Eine Schulleitung muss wirklich darlegen, wie sie AdL umsetzen will. Das muss auch vom Schulrat abgesegnet sein – und von den Gemeinden, wenn es Kosten auslöst. Wenn es um die Sekundarstufe geht, muss der Kanton zustimmen. Man will also nicht, dass AdL telquel eingeführt wird – ohne dass ein gutes pädagogisches Konzept hinterlegt ist. Insofern sind die BSKD und die Rednerin kritisch – man will wirklich eine sorgfältige Ausarbeitung haben. Dass EK oder KK auf diesem Weg abgeschafft werden, ist nicht die Meinung. Auch da schaut man gut hin. Man ist fest der Meinung, dass Einführungs- und Kleinklassen ein wichtiges Instrument sind, das weiterhin genutzt werden soll. Schlussendlich muss man aber auch sagen, dass die Schulleitung und der Schulrat eine gewisse Autonomie haben; auch in der Umsetzung der speziellen Förderung, wofür sie zuständig sind. Sie geniessen auch ein gewisses Vertrauen. Wenn es aber zu weit geht, unterliegt die Sache einer Prüfung. Darum wird jetzt diese Weisung erarbeitet.

Béatrix von Sury d'Aspremont (Die Mitte) erlaubt sich, nach der Regierungsrätin zu sprechen, denn Reinach ist ja in der Interpellation erwähnt. Das Projekt wurde dort zusammen mit dem Schulrat und dem Konvent entwickelt. Selbstverständlich gibt es auch Lehrpersonen, die dies keine tolle Idee fanden. Die grosse Mehrheit hat das Projekt aber unterstützt. Es wurde auch evaluiert. Es wird auch von den Eltern enorm geschätzt, was sehr wichtig ist. In Reinach gibt es aber effektiv keine Einführungsklassen mehr; Kleinklassen hingegen schon. Das Modell wird auch noch nicht in allen Schulhäusern angewandt. An den Standorten, wo es noch kein AdL gibt, wird es aber von den Eltern verlangt – es hat also einen guten Zuspruch. In Reinach funktioniert es – es ist aber

klar, dass man dies nicht auf alle Gemeinden übertragen kann. Das muss jede Gemeinde selber gut abwägen. In Reinach kann man aber von einem gelungenen Beispiel sprechen.

Miriam Locher (SP) hat eine Anschlussfrage: Schulleitungen und Schulräte haben die Autonomie, um mittels AdL Klein- und Einführungsklassen abzuschaffen. Ist das richtig verstanden?

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) sagt, dies wäre ein Missverständnis und ausdrücklich nicht der Fall. Man muss aber das ganze Konzept anschauen, wie es Béatrix von Sury für Reinach gezeigt hat. Es gibt sehr viele Nuancen. Es kann aber nicht sein, dass man auf diesem Weg die Klein- und Einführungsklassen abschafft.

Auch **Caroline Mall** (SVP) hat ebenfalls noch eine Frage – zum Kostenverhältnis. In Reinach gibt es keine EK mehr. Man wird in einigen Jahren einen Baby-Boom haben; man hat ihn jetzt schon – und es wird mehr Schülerinnen und Schüler geben. Wie muss man sich die Kosten vorstellen – wenn man annimmt, dass eine Gemeinde AdL kennt und die EK beibehält? Es hat einen etwas faden Beigeschmack, wenn man das AdL benutzt, um die EK zu sistieren oder nicht mehr zu führen. Ist eine AdL-Klasse teurer im Verhältnis zu einer EK?

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) kann dies nicht so beantworten. Es kommt selbstverständlich auf die Ausgestaltung an. Vielleicht weiss Béatrix von Sury hier mehr, weil sie das Konzept von Reinach her kennt. Die EK sind natürlich von den Schülerzahlen her limitiert. Eine AdL-Klasse hat eine andere Grösse. Reinach hat die EK nicht mehr, deckt dies aber mit den Kleinklassen ab – und hat dort das entsprechende pädagogische Personal, das man einsetzen kann. Insofern kann man diese Frage nicht mit Ja oder Nein beantworten. Letztlich aber – so die Meinung der Rednerin – kommt es nicht auf das Geld an. Es geht darum, dass die Schülerinnen und Schüler die Bildung erhalten, die sie brauchen. Das steht im Zentrum.

In Reinach, so sagt **Béatrix von Sury d'Aspremont** (Die Mitte), ging es gar nicht um ökonomische Aspekte. Sondern darum, dass man viel weniger Eltern hatte, die ihre Kinder in die EK schicken wollten. Das war das grosse Problem. Viele Eltern erachten die EK als stigmatisierend – und wollen ihre Kinder in die normale Regelklasse einschulen. Das war die Idee, um auf AdL umzustellen. Man hat genau dieselben Ressourcen für die Heilpädagogik in den AdL-Klassen. Deshalb wünschen ja die Eltern, deren Kinder in ihren Klassen nicht davon profitieren, dass das AdL-Modell flächendeckend eingeführt wird. Das ist der Vorteil: dass alle Kinder profitieren. Der andere Vorteil ist, dass die Übergänge viel flüssiger sind. Wenn die Kinder bisher in der EK waren, waren sie zwei Jahre dort. Jetzt kann man im Lauf der Laufbahn flüssig fortschreiten und vielleicht direkt in die zweite Klasse wechseln (und nicht nochmals die eine Klasse wiederholen). Es hat also etliche Vorteile – aber keinen ökonomischen Hintergrund. Es geht darum, dass die Kinder so gut wie möglich gefördert werden.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1440

10. Von Machtgebaren bis zu sexuellen Übergriffen an der FHNW

2021/552; Protokoll: gs

Regina Werthmüller (parteilos) gibt eine Erklärung ab: Die Rednerin dankt für die ausführliche und aufschlussreiche Beantwortung. Man sieht darin, wie eine grosse Institution mit Krisen von Mitarbeitern und Studenten umgeht, und dass sie eine Handhabe hat, wie sie die Krisen angeht. Man sieht in der Antwort auch, dass Mitarbeiter dies in Anspruch genommen haben – und ebenso Studenten. Eine riesige Institution mit 13 000 Studenten und 3100 Mitarbeitern belegt mit Zahlen, dass es prozentual wenig Studenten gibt, die betroffen sind. Es wird auch belegt, dass wenige Mitarbeitende und Dozierende von diesen Krisen in Mitleidenschaft gezogen sind. Es ist aber im-

mer der Einzelfall, der ein Fall zu viel ist – etwa ein Student oder eine Studentin, der oder die in der Krise das Studium nicht beenden kann, weil eine Abhängigkeit von einem Dozenten besteht, der sich nicht adäquat verhält. Die Rednerin will wissen, ob die Regierungsrätin oder der gesamte Regierungsrat, welche doch viele Millionen für diese Institution ausgeben, mit der Handhabe zur Krisenbewältigung der Institution zufrieden sind. Ist Monica Gschwind zufrieden mit der Antwort der FHNW?

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) ist zufrieden mit der Antwort. Sowohl der Direktionspräsident als auch die Fachhochschulpräsidentin haben den Fall nochmals geschildert. Nach Ansicht der Rednerin wurde sehr gut mit der Situation umgegangen. Wie man in der Beantwortung sieht: Die FHNW bietet alles an, damit solche Fälle vermieden werden bzw. dass die Studierenden und die Mitarbeitenden sich an geeignete Stellen wenden können. Selbstverständlich will niemand, dass es solche Schwierigkeiten gibt. Die FHNW ist aber eine grosse Organisation – und das Thema ist leider ein Teil unserer Gesellschaft. Es gibt immer wieder einzelne Fälle. Man muss sorgfältig mit ihnen umgehen, sie sorgfältig abklären und die entsprechenden Massnahmen treffen. Die FHNW – so die Überzeugung – macht dies sehr gut.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1456

11. Führt die Steuerbelastung zum Wegzug guter Steuerzahlerinnen und Steuerzahler?
2021/589; Protokoll: pw

Saskia Schenker (FDP) gibt eine kurze Erklärung ab. Dem Regierungsrat sei für die umfassende Beantwortung gedankt. In der Zwischenzeit hat der Regierungsrat die Landratsvorlage zur Vermögenssteuerreform verabschiedet, die noch mehr Antworten enthält. Einige wichtige Aussagen des Regierungsrats: Der Kanton Basel-Landschaft ist bei den vermögenden natürlichen Personen im interkantonalen Vergleich nicht mehr konkurrenzfähig. Der Regierungsrat ist überzeugt davon, dass sich es weder Kanton noch die betroffenen Gemeinden auf Dauer leisten können, Personen aus dieser vermögenden und auch mobilen Gruppe der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler zu verlieren. Es bestehen Anzeichen – dies war eine der Hauptfragen der Interpellantin –, dass bereits eine gewisse Abwanderung von vermögenden Personen stattfindet. Der Steuerverwaltung sind solche Personen bekannt. Dafür werden auch Gründe genannt. Ein nicht beeinflussbarer Grund sind Todesfälle, mit ausserkantonal wohnhaften Erben. Jüngere vermögende Personen, so die Feststellung des Regierungsrats, haben eine höhere Steueraffinität und sind weniger loyal zum Wohnstandort bzw. sind sie per se mobiler. Das heisst je höher der Anteil der jüngeren Steuerzahlenden bei den Vermögenden, desto höher die Gefahr, diese Personengruppe zu verlieren. Die ältere Personengruppe ist loyaler zum Wohnort, aber beim Schritt in die Pensionierung, setzt sie sich mit dem dritten Lebensabschnitt auseinander, wobei auch steuerliche Aspekte berücksichtigt werden müssen – gerade wenn der Unterschied zu anderen Kantonen so krass ist. Es ist klar ersichtlich, dass eine Abwanderung dann stattfindet, wenn es zu einer Auszahlung der Vorsorgegelder kommt. Der Kanton Basel-Landschaft befindet sich bei der Steuerbelastung im interkantonalen Vergleich ganz hinten. Das Fazit: Der Kanton hat die Erfahrung, dass gute Steuerzahlerinnen und Steuerzahler verloren gehen. Ein Teil dieser Gruppe, gerade die jüngeren sind steueraffiner und mobiler. Die ältere, standortloyalere Generation ist an einem bestimmten Punkt gezwungen, über einen Wegzug nachzudenken. Das kann nicht sein. Es gibt Grenzen und es besteht Handlungsbedarf. Es kann nicht sein, dass im künftigen politischen Prozess eine Gruppe ganz negativ dargestellt wird. Denn wenn diese Personengruppe weiter verloren geht, dann bezahlt dies am Ende der Mittelstand und alle Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

Marco Agostini (Grüne) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stattgegeben.

Marco Agostini (Grüne) hat vier Fragen an den Finanzdirektor: Befindet man sich nicht in einer gefährlichen Spirale mit den anderen Kantonen – der eine beginnt mit einer Senkung, der andere zieht nach und so weiter? Wie wird dies verhindert? Gibt es Möglichkeiten, die Spirale im Gespräch mit den anderen Kantonen zu stoppen? Gäbe es nicht noch andere Parameter, die berücksichtigt werden könnten, um die Vermögenden im Kanton zu halten? Im Kanton gibt es zwar weder Alpen noch einen See, aber womöglich gibt es noch andere Möglichkeiten, diesen Personen entgegenzukommen. Landratskollege Rolf Blatter ist schliesslich auch von Pfeffingen nach Aesch gezogen und zahlt nun mehr Steuern. Dieses Beispiel zeigt, dass Steuern anscheinend nicht immer das wichtigste sind.

In der Interpellation werde die Sorge geäussert, dass im Baselbiet eine kleine Gruppe von Menschen einen sehr grossen Teil der Steuern bezahlen müsse, sagt **Ronja Jansen** (SP). Sie teilt diese Sorge und es würde sie ausserordentlich freuen, wenn die Steuerlast im Kanton endlich gerechter und gleicher verteilt würde; wenn die Einkommen und Vermögen im Baselbiet so verteilt wären, dass alle einen sinnvollen Beitrag leisten können. Leider sieht es in diesem Kanton anders aus, weil die Reichsten jahrelang entlastet wurden und vielen anderen das Leben schwer gemacht wurde. Das ist der springende Punkt: Wenn man dafür sorgt, dass ein grosser Teil der Vermögen in den Händen einer kleinen Minderheit liegt, dann ist es eine logische Folge, dass diese Menschen einen grösseren Teil der Steuerbelastung tragen müssen. Das muss geändert werden; diesbezüglich ist Ronja Jansen mit der FDP und dem Regierungsrat einverstanden. Es ist aber nicht angezeigt, die reichen Kundinnen und Kunden des Kantons noch mehr zu verhätscheln und ihnen jeden Wunsch von den Lippen abzulesen. Es sollte endlich mal Politik für die anderen gemacht werden, anstatt sich darum zu sorgen, wer wie viel Prozent der Steuern bezahlt und wie sich die Reichsten noch etwas komfortabler fühlen. Man sollte sich vielmehr darum sorgen, dass die finanziellen Mittel so ungleich verteilt sind, dass 70 % der Menschen im Kanton kein Vermögen besitzen und somit über kein Polster verfügen. Während der Corona-Pandemie wurde deutlich, wie schwierig das ist. Man sollte sich darum sorgen, dass eine einzige Person im Baselbiet mehr besitzt als 85 % der Menschen im Kanton zusammengerechnet. Man sollte sich um die Abhängigkeit des Kantons sorgen, die zu den einigen wenigen Superreichen besteht. Hier braucht es Veränderungen und zwar nicht nur aus altruistischen Gründe, sondern eben auch aus wirtschaftspolitischen Überlegungen. Im Baselbiet und in der ganzen Schweiz ist nicht das Problem, dass zu wenig Vermögen vorhanden ist und dass zu wenig Vermögende im Kanton residieren. Wie viele Vermögende hier residieren, hat nämlich gar nichts damit zu tun, ob im Kanton auch wirklich investiert wird oder Arbeitsplätze geschaffen werden. Den Menschen im Kanton, für die eigentlich die Politik gemacht wird, ist nicht geholfen, wenn den Reichsten nachgerannt wird – im Gegenteil. Dies wird mit Blick auf Tiefsteuerkantone ersichtlich. Im Kanton Zug ist beispielsweise die Arbeitslosenquote nicht viel niedriger, aber die Mieten liegen im Vergleich zu Basel-Landschaft massiv höher. Möchte man den Kanton nachhaltig stärken, dann muss man sich um die wegschmelzende Kaufkraft der breiten Bevölkerung kümmern und darum, dass die Einkommen und Vermögen etwas gerechter verteilt sind, so dass alle wirklich einen Beitrag leisten können und vielleicht auch irgendwann mal gute Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sein können. *[zustimmendes Klopfen von der linken Ratsseite]*

Saskia Schenker (FDP) möchte nicht auf die Diskussion «gut» gegen «böse» eingehen. Man kann sich grundsätzlich die Frage stellen, weshalb man bei dieser stark progressiven Steuerkurve, bei der sehr wenige Personen ausserordentlich viel bezahlen, nur so wenige von denjenigen hat, die ausserordentlich viel bezahlen. Die Grafiken in der Landratsvorlage zur Vermögensteuerreform zeigen, dass sich der Kanton Basel-Landschaft auf den hintersten Rängen bei den Vermögensmillionären befindet. Die Vermögensverteilung im Kanton ist nicht ganz so krass, wie dies Ronja Jansen dargestellt hat. Die SP-Steuerpolitik führt dazu, dass der Kanton gute Steuerzahlerinnen und Steuerzahler verliert. Diesen Punkt bezieht die SP überhaupt nie mit ein in ihre Politik. Wie in der Vorlage zu lesen ist, hat der Kanton nach Annahme der Gesetzesinitiative zur Pauschalbesteuerung im Jahr 2013 alle pauschalbesteuerten Personen verloren. Im Jahr 2013 gab es noch

13 Personen, im Jahr 2018 waren alle weggezogen. Wer, liebe Ronja Jansen, bezahlt dasjenige, was diese Personen bezahlt hatten? Die Ausgaben wurden aufgrund des Wegzugs nämlich nicht gekürzt. In die damaligen Finanzprobleme hat einiges hineingespielt, unter anderem auch das. Wenn Ronja Jansen von einem nicht so sozialen Kanton spricht, möchte Saskia Schenker auf die letzte grosse Steuerreform hinweisen – die Einkommensteuerreform im Jahr 2007. Mit dieser Reform wurden insbesondere Familien und Rentnerinnen und Rentner entlastet. Es war eine sehr, sehr soziale Steuerreform. Nun wird ersichtlich, dass der Kanton mit der starken Progression nicht nur bei der Vermögenssteuer, sondern auch bei den Einkommensteuern in Schieflage gerät. Es muss hingeschaut und ein gewisses Gleichgewicht gehalten werden. Die FDP wird sich in der weiteren Diskussion für dieses Gleichgewicht einsetzen, damit am Ende nicht die grosse Mehrheit, nämlich der Mittelstand, für das Verlorene oder für dasjenige, wo man in Gefahr läuft, es zu verlieren, bezahlen muss.

Pascale Meschberger (SP) kann dem Votum von Ronja Jansen nicht viel beifügen. In der Interpellationsantwort ist nicht Neues gestanden und wissenschaftlich hält es nicht Stand. Einzig die 13 pauschalbesteuerten Personen sind in Zahlen beziffert, die nicht mehr im Kanton sind. Wo sie hingewandert sind, ob sie noch in der Schweiz sind, ob sie in einem Kanton mit geringeren Steuern sind oder in ihr Heimatland zurückgegangen sind, steht nirgends. Es handelt sich also lediglich um Annahmen, die zwar stimmen mögen, aber Belege gibt es keine. Das ist einfach Polemik.

Urs Kaufmann (SP) hält die Vermögenssteuerfragen für wirklich gefährlich. Seit Jahren sei immer und immer wieder zu hören, dass die Vermögenden im Kanton Basel-Landschaft so hohe Steuern bezahlen und dass die Steuervergleiche den Kanton auf den hintersten Rängen der Rangliste zeigen. Das Hauptproblem ist, dass die Steuern und Vermögen nicht gleich bewertet werden wie in anderen Kantonen. Ein Vermögensfranken in Basel-Landschaft entspricht im Aargau oder in Solothurn eineinhalb oder zwei Vermögensfranken, weil im Baselbiet mit den speziellen Tarifen die Bewertungen der Wertschriften derart tief sind und auch die Immobilien extrem tief bewertet werden. Diese Faktoren werden bei den Steuervergleichen des Bundes nicht berücksichtigt. CHF 1 Mio. Steuereinkommen in Basel-Landschaft darf nicht mit CHF 1 Mio. Steuereinkommen in Solothurn oder Aargau verglichen werden. Das muss unbedingt korrigiert werden. Die SP sagt schon lange, dass mit den Spezialbewertungen aufgehört werden muss und zwar ertragsneutral. Danach würden das Feld und die Vergleiche, die heute aufgrund der unterschiedlichen Bewertungen verfälscht sind, auch wieder anders aussehen. Bei diesem Schritt ist die SP dabei, aber nicht wenn es nachher darum geht, noch zusätzliche Vermögenssteuersenkungen zu machen.

Regierungsrat **Anton Lauber** (Die Mitte) hat viele Steilpässe bekommen und könnte ewig reden – aber er wird sich etwas kürzer fassen als sonst. *[Heiterkeit]* Zum vorhin erwähnten Vermögenssteuerfranken: Die betreffende Diskussion soll nicht jetzt schon zuhänden der Öffentlichkeit geführt werden, sondern zuerst soll in der Finanzkommission gearbeitet werden. Dort können diese Punkte im Detail angeschaut werden. Einige Landrätinnen und Landräte kennen die Vorlage zur Vermögenssteuerreform schon etwas besser, andere kennen sie noch nicht, einige Themen wurden bereits diskutiert, andere nicht. Folglich ist ein gewisses Ungleichgewicht an Wissen vorhanden. Es ist richtig, bei den Tabellen handelt es sich um keinen Beweis. Aber es gibt auch keine Beweise, dass alle Vermögenden hier bleiben trotz der hohen Steuer. Sprich: Man befindet sich in einer Pattsituation. Und was macht man in der Politik in einer solchen Situation? Man macht dasjenige, was für die Zukunft mutmasslich das Richtige sein wird. Bei der Entwicklung des Reinvermögens ist der Kanton Basel-Landschaft schlecht und diese ist völlig unabhängig von der Berechnungs- oder Bemessungsbasis. Dann stellt der Finanzdirektor fest, dass immerhin grundsätzlich eine Einigkeit darüber besteht, dass die Baselbieter Steuerwerte auf Wertpapieren abgeschafft werden sollen. Dies ist schon mal erfreulich. Auch die Liegenschaftsbewertungen sollen angepasst werden. Aber – und hier besteht ein Unterschied – sollte der Kanton auch wettbewerbsfähiger werden. Dabei handelt es sich nicht nur um Polemik, sondern um viel Denkarbeit und Abwägen. Ronja Jansen hat von «gerecht» besteuern besprochen. «Gerecht» ist ein schwieriger Begriff, über den auch schon viel geschrieben wurde. Bei «Gerechtigkeit» können unterschiedliche Aspekte in den Vordergrund gestellt werden. Der Redner ist der Ansicht, dass im Baselbiet eine Steuergerechtig-

keit besteht. Es darf nicht vergessen werden, dass es bei der Vermögenssteuer Vermögensfreibeträge und eine Progression gibt. Bei der Einkommenssteuer verhält es sich zudem so, dass eine vierköpfige Familie mit Einkommen zwischen CHF 60'000.– und CHF 70'000.– nicht besteuert wird. Wie kann man noch gerechter werden? Mit einer Kopfsteuer? Diese wäre wahrscheinlich auch nicht gerecht. Es handelt sich um eine schwierige Balance und man kann auf beiden Seiten polemisieren. Der Redner orientiert sich eigentlich lieber am Fach.

Marco Agostini hatte sich nach der Spirale erkundigt. Seit 2007 besteht eine ziemliche Konkurrenz. Die anderen Kantone haben sich bewegt, der Kanton Basel-Landschaft seither nicht mehr – weder bei den Einkommens- noch bei den Vermögenssteuern. Bei den juristischen Personen wurde nur dort etwas verändert, wo der Kanton dies im Rahmen der SV17 musste. Das heisst, der Kanton Basel-Landschaft muss bei den anderen Kantonen einen Anschluss finden, was auch das Ziel der Regierung ist. Regierungsrat Anton Lauber würde es nicht Spirale nennen, aber ein Wettbewerb ist definitiv im Gange. Die meiste Vermögensallokation hat in den Tiefsteuernkantonen stattgefunden. Dies entspricht ein Stück weit dem menschlichen Naturell. Der Kanton Basel-Landschaft hat nicht zum Ziel, in eine Spirale zu geraten und den Wettbewerb anzuheizen, sondern ungefähr ins Mittelfeld zu gelangen und nicht abgehängt zu werden. Selbst Basel-Stadt redet über die Vermögenssteuern und ist diesbezüglich heute schon attraktiver als Basel-Landschaft. Die anderen Kantone der Region – Aargau und Solothurn – sind praktisch nicht aufzuholen. Zur Frage, wie eine solche Spirale verhindert werden kann: Am Vormittag war der Redner an der Finanzdirektorenkonferenz, wo untereinander auch über das komplexe Thema der Steuern gesprochen wird. Ob ein Wettbewerb damit verhindert werden kann, ist schwierig, denn letztlich schaut jeder für sich selber und die Frankenbeträge sind allen am nächsten. Die Kantone sind miteinander im Gespräch, aber es finden keine Steuerabsprachen statt. Einzig betreffend OECD werden gemeinsam Lösungen diskutiert. Marco Agostini hatte als letzte Frage nach weiteren Parametern gefragt. Der Kanton ist heute sehr gut aufgestellt, was hin und wieder etwas vergessen geht. Das Medianeinkommen ist hoch, das Durchschnittseinkommen ist hoch und die Vermögen sind tief – weshalb auch immer. Die Frage lautet, weshalb sind und bleiben die Leute hier und ziehen nicht an die Seen um? Das Bildungsniveau ist hoch, der Zugang zu Fachkräften und die Infrastruktur ist gut und es bestehen Investitionssicherheiten. Dies sind alles Gründe dafür, weshalb die Leute hier bleiben. Aber: Basel-Landschaft ist nicht der einzig gute Kanton. Die anderen Kantone sind ebenfalls gut geworden und teilweise sogar besser. Auch hier besteht ein Wettbewerb – Stichwort «Braindrain» und «War for talents» – und der Kanton muss sich ständig verbessern und darf nicht auf der Stelle treten. Die verschiedenen Aspekte greifen ineinander und es reicht nicht aus, sich auf irgendeine Position zu versteifen und sich nicht mehr weiterzubewegen mit der Begründung, alles andere sei ungerecht. Dies ist zu einfach.

Der Regierungsrat versucht, sehr breit und ausbalanciert zu denken und allen Interessenslagen ein Stück weit gerecht zu werden. Die Meinung ist, dass die Vermögen gehalten werden müssen. Die Vermögen werden nicht irgendwo von irgendjemandem gehortet, sondern es handelt sich um Anlagen, mit denen Unternehmen finanziert werden, die Arbeitsplätze schaffen und Löhne auszahlen. Darum hat der Kanton auch so viele Einkommenssteuern. Das Vermögen ist nicht einfach nur schlecht und ungerecht verteilt. Es besteht ein Interesse, die vermögenden Personen im Kanton zu behalten. Besitzt eine Person CHF 10 Mio., bezahlt sie entsprechend hohe Steuern. Geht diese Person weg, braucht es 10 oder 20 andere, um die Lücke zu finanzieren. Dies soll vermieden werden, denn daraus entsteht eine Belastung des Mittelstands.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1457

12. Lang- und Mittelfristplanung im Aufgaben- und Finanzplan und Klimaziele

2021/736; Protokoll: pw

Saskia Schenker (FDP) gibt eine kurze Erklärung ab. Sie wollte mit der Interpellation dem Regierungsrat einen Steilpass geben, damit dieser umfassender beantworten kann, wie die Mittel- und Langfristplanung im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) in Sachen Klimaziele und Klimaschutzmassnahmen aussieht. Im Rahmen der Beratung des letzten AFP wurde diesbezüglich eine grosse Unzufriedenheit insbesondere seitens Grüne/EVP-Fraktion geäussert. Ehrlich gesagt, macht die Auflistung in der Interpellationsantwort Saskia Schenker aber nicht ganz glücklich. So heisst es unter anderem, dass Massnahmen zum Schutz des Klimas derzeit im Rahmen der Klimaschutzstrategie erarbeitet würden. Die Rednerin hat Verständnis dafür, dass die Arbeiten noch im Gange sind. Gleichzeitig wurde kürzlich der Energieplanungsbericht durch den Regierungsrat verabschiedet, der zwar viele Klimathemen enthält, in dem aber aus Sicht der Bürgerlichen die Energiethemen zu kurz kommen. Nun soll noch eine Klimaschutzstrategie kommen. Der gesamtstrategische Überblick fehlt aber noch – so das Fazit, das Saskia Schenker aus der Interpellationsantwort zieht.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1441

13. U-Abo bleibt definitiv im grenznahen Deutschland gültig

2021/752; Protokoll: md

Susanne Strub (SVP) beantragt die Diskussion.

://: Dem Antrag wird stillschweigend stattgegeben.

Susanne Strub (SVP) stellt fest, die Antwort sei wie erwartet ausgefallen und es sei weiterhin so, dass das U-Abo im grenznahen Deutschland gültig bleibe. Die Antworten der Verwaltung sind schwach. Fahrten ins Ausland sind möglich, aber nach Olten nicht. Fazit: Wenn man nicht will, dann will man nicht. An Regierungsrat Isaac Reber gerichtet betont Susanne Strub, dass 86 Gemeinden bei der Abstimmung zur S9 «Ja» gestimmt haben. Besser gestärkt als mit einem solchen Abstimmungsergebnis kann der Kanton in keine Verhandlung einsteigen. Zu den Antworten auf die Fragen der Interpellation: Es wurde gesagt, es habe langwierige Verhandlungen gegeben. Das heisst es auch zur Forderung bezüglich Gültigkeit bis Olten. Trotzdem wird einfach immer gesagt, es gehe nicht. Weiter heisst es, der TNW rechne im schlechtesten Fall mit CHF 1,8 Mio. Ertragsausfall mit den Fahrten ins nahe Ausland. Zudem fügt die Verwaltung an, die Pandemie verunmögliche leider einen aussagekräftigen Vergleich zur Wertentwicklung. Hier könnte die Direktion auch einfach ehrlich sein und zugeben, dass sie keine Zahlen dazu habe. In dem Fall könnte die Versuchsphase doch einfach noch einmal um zwei Jahre verlängert werden. Stattdessen wurde das Ganze ohne verlässliche Zahlen eingeführt. Auch über das Mobilitätsverhalten kann die Verwaltung anscheinend aufgrund der Pandemie keine Aussagen machen.

Bisher wurde beim Verlust immer ein Rahmen von CHF 4 bis 6 Mio. erwähnt. Aber das Anliegen der Homburgertaler ist es, dass nur Sissach, Olten und Läfelfingen aufgenommen werden und nicht noch zusätzlich die Strecke nach Gelterkinden. Es ist bekannt, dass die Rednerin hartnäckig ist und deshalb hat Susanne Strub auch noch einmal nachgefragt, damit diese Variante isoliert angeschaut werden muss. Und tatsächlich, in der Interpellationsantwort steht, dass es nur wenige Tausend bis CHF 75'000 kosten würde. Das wäre eine Chance für diese Strecke gewesen und man hätte auf einfache Art und Weise etwas zur Attraktivität der Strecke, welche der Kanton ja auch beibehalten will, beitragen können.

Sandra Strüby-Schaub (SP) schliesst sich der Aussage der Vorrednerin an, dass die Antworten zur Interpellation nicht sehr überraschend seien. Zum Teil sind die Erklärungen nachvollziehbar. Jedoch erstaunt es, dass der Betrieb ohne verlässliche Zahlen einfach definitiv eingeführt wurde. Das ist stossend. Gleichzeitig wurde auf den Vorstoss der Rednerin für einen Probetrieb bis Olten geantwortet, dass dies nicht gemacht werden könne. Dabei könnte man so Zahlen über mögliche Auswirkungen gewinnen. Das U-Abo ist ein sehr attraktives Angebot in der Region. Aber das ein Ausbau auf die eine Seite möglich ist und auf die andere Seite nicht, sorgt nicht nur in der Bevölkerung für Unverständnis und Unmut, sondern auch bei gewissen Landratsmitgliedern. Der Zustand ist sehr unbefriedigend. Es müssen gleich lange Spiesse gelten, egal ob man mit dem U-Abo nach Lörrach oder nach Olten will.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) sagt, das Thema sei nicht neu. Ein neuer Aspekt ist die regionale Betrachtung, die zur Diskussion stehe. Es wird versucht, das Eine gegen das Andere auszuspielen, was aus Sicht der Regierungsrats keine gute Entwicklung ist. Die Region gehört zusammen. Die Leute bewegen sich in der ganzen Region und das soll auch in der Verkehrsangeboten abgebildet werden. Das Thema, dass das U-Abo am Jurakamm aufhört, ist nicht neu. Um etwas daran zu ändern, bräuchte es eine Erweiterung des Geltungsbereichs des U-Abos bis nach Olten. Wenn es nicht nur aus der Perspektive des Homburgertals, sondern des ganzen Kantons betrachtet wird – und das ist die Aufgabe des Landrats – dann ist offensichtlich, dass die anderen Anliegen genauso bedeutend sind. Aus kantonaler Perspektive kann nicht gesagt werden, dass nur die Forderungen aus dem Homburgertal wichtig seien und die anderen nicht. Gleichzeitig kollidiert die Grundfrage zur Ausweitung des Geltungsbereichs bis nach Olten rasch mit den Bedürfnissen von anderen Regionen, wodurch die Situation schnell sehr kompliziert, aufwändiger und teurer wird. Wenn die Diskussion mit anderen Verbänden und Kantonen aufgenommen werden soll, dann kann das nur auf der Grundlage erfolgen, dass der gesamte U-Abo Geltungsbereich bis nach Olten ausgeweitet wird und nicht nur vom Homburgertal aus. Die gesonderte Betrachtung ist für den Regierungsrat nicht schlüssig und macht keinen Sinn. Die einseitige Erweiterung würde zu einer künstlichen Steuerung führen. Die Gemeinden haben zwar Ja gesagt zur S9. Aber um gestärkt in Verhandlungen gehen zu können, wäre es hilfreich, wenn die Linie auch tatsächlich intensiv und so viel wie möglich genutzt wird. Schon heute investiert der Kanton pro Fahrgast im Homburgertal sehr viel Geld. Die Erwartung des Redners als öV-Direktor ist es, dass die Bevölkerung die Bahn auch im bestehenden Rahmen stärker nutzt. Schliesslich hat sie gesagt, dass es so bleiben soll, wie es ist. Zu allem weiteren konnte die Bevölkerung gar nicht abstimmen. Die verstärkte Nutzung des bestehenden Bahnangebots ist auch nötig, damit das Anliegen für den Bund wieder ein Thema wird.

Susanne Strub (SVP) weiss, es sei in der Regel unanständig, wenn die Landratsmitglieder nach dem Votum des Regierungsrats noch einmal das Wort ergriffen. Als Antwort auf die Forderung, die S9 solle auch wirklich mehr genutzt werden: Im Moment ist dies gar nicht möglich, weil das Züglein gar nicht fährt. Stattdessen muss man momentan auf Busse umsteigen. Das ist nicht wirklich attraktiv. Stehen zudem wieder einmal zu wenig Lokführer zur Verfügung, dann wird immer als erstes der Betrieb des Läuferfingerlis eingestellt. Das ist eine Tatsache.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1442

14. Baselstädtisches Mindestlohn-Gesetz: Negative Auswirkungen auf Baselbieter KMU verhindern

2022/66; Protokoll: md

Christine Frey (FDP) gibt eine Erklärung ab. Dem Regierungsrat wird für die zügige Beantwortung und fundierte Auseinandersetzung mit dem Thema gedankt. Zudem dankt die Rednerin auch für die klare Haltung des Regierungsrats in dem Sinn, dass der Kanton Basel-Landschaft die Anwendbarkeit der Bestimmungen zum Baselstädtischen Mindestlohn für Baselbieter Unternehmen nicht akzeptieren möchte. Inhaltlich ist es wichtig zu betonen, dass es bei der Frage nicht nur um die Höhe der Löhne geht, sondern auch um diverse bürokratische Verpflichtungen, vor denen die KMU im Kanton geschützt werden müssen. Christine Frey wünscht dem Regierungsrat gutes Gelingen für die baldigen Gespräche und ist gespannt auf die Berichterstattung.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Nr. 1443

15. Sichere Veloabstellplätze

2021/193; Protokoll: md

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

Fredy Dinkel (Grüne) hat das Geschäft von Meret Franke übernommen. Er dankt dem Regierungsrat für die Antwort und die Entgegennahme als Postulat und ist damit einverstanden. Es muss kein Gesetzgebungsprozess eingeleitet werden wegen Veloabstellplätzen. Gleichzeitig ist dies auch nicht nötig, weil in der Verordnung betreffend der Veloabstellplätze auf den Anhang verwiesen wird. Leider ist im Anhang dazu aber nichts zu finden. Dort steht nur etwas zu Autoabstellplätzen. Zudem gibt es vom Normengremium des Astra, dem VSS, eine Vorgabe, wie solche Veloabstellplätze sein sollen. Es würde also reichen, wenn im Anhang zur Verordnung der Verweis auf diese Norm hinzugefügt würde. Dies würde dafür sprechen, die Motion zu überweisen. Andererseits ist die Norm schon 15 Jahre alt. In dieser Zeit hat sich viel verändert, gerade auch mit den E-Bikes etc. Man könnte die Gelegenheit also auch nutzen, um das Handbuch, welches es dazu bereits gibt und welches einfach in den Anhang aufgenommen werden könnte, entsprechend anzupassen. In diesem Sinne ist eine Umwandlung in ein Postulat besser, genauso wie es der Regierungsrat vorschlägt. Es wird gebeten, den Vorstoss entsprechend zu überweisen.

Markus Meier (SVP) ist verwirrt ob den Aussagen seines Vorredners, dass es zwar eine Motion sei, diese aber keine gesetzlichen Normen zur Folge haben soll. Eine Motion braucht es nur, wenn man ein Gesetz schaffen oder ändern will. Für die SVP-Fraktion geht der Vorstoss, so wie er formuliert ist, zu weit. Wenn man den Text im Detail liest, erkennt man, dass es nicht nur darum geht, irgendeinen Anhang aufzunehmen oder einen Verweis einzufügen, sondern es wird von platzsparendem, geordnetem Abstellen von Velos gesprochen, mit der Möglichkeit, die Velos anzuschliessen, mit einem Witterungsschutz und einer Ladestation für E-Bikes. Ladestationen für E-Bikes finden sich übrigens auch im Landratssaal: Es braucht dafür 220 Volt-Steckdosen. Diese gibt es überall. Vor ein paar Wochen wurde vom Landrat die Mindestregelung für Autos abgeschafft. Es wurde gesagt, eine Empfehlung reiche aus und es könne in die Hoheit der Gemeinden übergeben werden. Und jetzt wird bei den Velos das Gegenteil gefordert. Aus diesem Gründen spricht alles dafür, den Vorstoss abzulehnen. Auch wenn es «nur» noch ein Postulat ist.

Thomas Eugster (FDP) erklärt, die FDP-Fraktion sei auch der Meinung, dass es weder die Motion noch das Postulat brauche. Im Moment ist alles eigentlich bereits vorhanden, auch die gesetzliche

Grundlage. In den Unterlagen des Regierungsrats wird, wie bereits erwähnt, auf schweizerische Normen verwiesen. Diese sind öffentlich zugänglich. In den Anhängen, welche heute online zugänglich sind und welche aus dem Jahr 2004 stammen, sind explizit auch die Berechnungen und die Beispiele für die Anzahl enthalten. Vermutlich ging es der Motionärin auch darum, diese Sache mit mehr Nachdruck zu fördern. Aber dafür muss vor allem eine Nachfrage bestehen. Der Bauherr muss wissen, was er macht, ob es Plätze und falls ja, welche Plätze es braucht. Für den Gesetzgeber respektive für die Gemeinde gibt es bei jedem Bauvorhaben entsprechende Möglichkeiten, Einfluss zu nehmen. Wenn es einen Quartierplan gibt, dann gibt es ein Quartierplanverfahren, welches entsprechend beschlossen werden muss. Hier kann Einfluss genommen werden. Neu gibt es § 106 Raumplanungsgesetz, welcher in der BPK diskutiert wurde, und wonach die Gemeinden für die Festlegung der Mindestabstellplätze für Autos und Velos ein eigenes Reglement erstellen können. Dies wird in Kürze auch im Landrat behandelt. In der Kommission fand das Anliegen breite Unterstützung, dies kann im Bericht nachgelesen werden. Das kommt also sowieso. Somit macht es letztlich keinen Sinn, wenn der Kanton diesbezüglich etwas festlegt, weil es sich immer um eine Spezielsituation handelt, worüber vor Ort in der Gemeinde entschieden werden muss. Und das tut die Gemeinde entweder über das Quartierplanverfahren oder über ein spezielles Reglement. Damit ist der Bedarf gedeckt. Der Kanton muss einer Privatperson nicht vorschreiben, wie sie ihren Veloabstellplatz bauen soll. Das macht keinen Sinn. Aber genau darauf läuft es hinaus, wenn der Kanton eine Lösung vorgibt. Dies ist Sache der Gemeinden und es ist bereits aufgeleitet, dass das vollzogen werden kann. Somit ist eine Überweisung als Postulat ein Leerlauf. Aus diesem Grund lehnt die FDP-Fraktion sowohl die Überweisung als Motion als auch als Postulat ab.

Felix Keller (Die Mitte) stellt fest, sein Vorredner habe die meisten Argumente, die er selbst nennen wollte, bereits vorgebracht. Die Mitte/glp-Fraktion lehnt die Überweisung als Motion klar ab. Für ein Postulat gibt es in der Fraktion einige Sympathisanten, aber eigentlich kann das Postulat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben werden, da in der Verordnung schon etwas gemacht werde. Felix Keller möchte davor warnen, für Veloabstellplätze eine kantonale, einheitliche Lösung zu schaffen. Dass z. B. gesagt wird, im ganzen Kanton braucht es für jede Wohnung 2,0 Veloabstellplätze. Davon muss man wegkommen. Es liegt ganz klar in der Gemeindeautonomie. Für Einkaufszentren gibt es meistens einen Quartierplan und dann kann die Gemeinde im Rahmen des Quartierplans mitreden, wie viele Veloabstellplätze es braucht, ob sie gedeckt sein müssen etc. Auch öV-Haltestellen liegen in der Kompetenz der Gemeinden. Die Gemeinden sollen dafür sorgen, dass bei den Haltestellen genügend sichere Abstellplätze vorhanden sind. Da muss der Kanton nicht mitbestimmen. Ebenso wie er sich auch bei Bauvorhaben und Nutzungsänderungen nicht einmischen muss, weil es ebenfalls in die Gemeindeautonomie fällt. In diesem Sinne ist auch der Vorstoss von Felix Keller für die Regelung der Pflichtparkplätze für Autos zu verstehen: Auch das muss an die Gemeinden übergehen. Das Postulat ist ok, aber es ist nicht unbedingt nötig, weil sowieso schon etwas getan wird.

Désirée Jaun (SP) betont, zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität gehöre auch die Veloförderung. Wenn das konsequent gemacht werden will, gehört auch das Bereitstellen der entsprechenden Infrastruktur dazu. Für die SP-Fraktion ist das logisch und sie hat dementsprechend auch schon mehrere Forderungen dazu gestellt. In den gesetzlichen Grundlagen des Kantons werden die Abstellplätze für Velos aufgeführt, aber es werden keine quantitativen Aussagen gemacht oder Mindestzahlen festgelegt. Wie bereits erwähnt, gibt es dazu entsprechende Vollzugshilfen und Normen. Jedoch handelt es sich dabei nur um Empfehlungen. Es hängt immer noch sehr vom Willen einer Gemeinde ab, ob es auch entsprechend umgesetzt wird. Der Regierungsrat ist offenbar ebenfalls der Ansicht, dass zu einem attraktiven Veloverkehrssystem auch ausreichend qualitativ hochwertige Abstellplätze gehören. Der Regierungsrat schlägt in seiner Antwort vor, dass eine Analyse zu vorhandenen Defiziten gemacht werden soll, in welche auch die Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie der Blickwinkel der Gemeinden einbezogen werden soll. Das ist sicher sinnvoll und es wäre ein wichtiger Grundstein für die Umsetzung der Forderungen aus dem vorliegenden Vorstoss. Es wäre zudem eine Verbesserung der Infrastruktur für die Velos. Die SP-Fraktion unterstützt deshalb die Forderung einstimmig und damit auch den Vorstoss – sowohl als Motion als auch als Postulat und ohne direkte Abschreibung.

Marco Agostini (Grüne) reagiert auf die Warnung von Felix Keller, eine solche Regelung einzuführen. Der Redner kann sich nicht vorstellen, worin eine Gefahr besteht, wenn es eingeführt wird. Welche Gefahr geht von der Forderung aus, dass es überall dort mehr Abstellplätze braucht, wo es Wohnungen gibt? Beim Auto wird es auch gemacht. Wenn schon, dann müsste man einheitlich vorgehen und sagen, wenn es für Velos keine zwingenden Abstellplätze braucht, dann braucht es diese auch nicht für Autos. Hier ist der Kanton zu wenig konsequent. Entweder es wird für alle abgeschrieben oder es gelten für alle Verkehrsmittel die gleichen Vorgaben. Wenn es zwingend eine Regelung für Autos braucht, dann braucht es zwingend auch eine Regelung für Velos.

Fredy Dinkel (Grüne) nimmt die Aussage seines Vorredners auf: Für Autos gibt es eine Regelung, aber für Velos nicht. Respektive sie ist nur angetönt und nicht ausformuliert. Fredy Dinkel ist zwar auch der Meinung, dass teilweise die Gemeinden zuständig sind, aber genau deshalb ist es wichtig, den Vorstoss als Postulat zu überweisen, damit der Regierungsrat es prüft und aufzeigt, welches der beste Weg ist. Dieser kann allenfalls auch über die Gemeinden gehen. Jedoch muss es geprüft werden. Aus diesem Grund will der die Fraktion den Vorstoss in ein Postulat umwandeln und überweisen lassen.

://: Mit 41:38 Stimmen bei 1 Enthaltung wird der Vorstoss als Postulat überwiesen.

Nr. 1444

16. Höhere Priorisierung von Radrouten bei der Reinigung

2021/198; Protokoll: md, ps

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat sei bereit, das Postulat entgegen zu nehmen.

Samuel Zimmermann (SVP) erklärt, die SVP-Fraktion lehne das Postulat ab. Der Grund dafür ist, dass kein Handlungsbedarf besteht, da es im Kanton Basel-Landschaft zu wenig Schnee gibt. Zudem wären die Kosten für die nötigen Maschinen unverhältnismässig hoch für die wenigen Tage, an denen es Schnee hat. An diesen Tagen müssen die Velofahrer halt auch langsamer fahren, genauso wie die Autofahrer auch.

Christina Jeanneret-Gris (FDP) ist zum Teil mit ihrem Vorredner einverstanden. Die Radrouten sind unbestrittenermassen wichtig. Und dass sie gereinigt werden, ist eine Selbstverständlichkeit. Jedoch muss die ganze Strasse gereinigt werden und nicht nur eine Linie für die Radrouten. Das wäre nicht effizient. Zudem ist nicht klar, wie die Forderung umgesetzt werden soll. Müssten dafür extra Geräte angeschafft werden, welche schmaler und kleiner sind als die grossen Strassenreinigungsmaschinen? Und würden diese den Schnee dann auf die Strasse oder das Trottoir schieben? Die FDP-Fraktion ist dafür, dass Gleichberechtigung zwischen allen Strassenverkehrsteilnehmenden gilt und dass diese gleich behandelt werden. Dementsprechend muss die ganze Strasse gereinigt und auch etwas für die Fussgänger getan werden. Es ist nicht ersichtlich, weshalb eine Linie bevorzugt werden soll. Die FDP-Fraktion ist für Gerechtigkeit und gleich lange Spiesse für alle Verkehrsteilnehmer. Zum Schluss noch ein medizinischer Rat: Im Winter Velo zu fahren ist extrem gefährlich, egal ob die Route gereinigt ist oder nicht. Und als Randbemerkung: Hätte der Kanton Velohochbahnen, dann würde sich das Problem erübrigen, da diese geheizt sind. *[Gelächter im Saal]*. Zusammengefasst lässt sich sagen: Die FDP-Fraktion lehnt den Vorstoss ab.

Erika Eichenberger Bühler (Grüne) stimmt der Aussage zu, dass es im letzten Winter nicht viel Schnee auf den Radrouten gehabt habe. Aber es ist tatsächlich so, dass der Schnee auf den Radweg liegen bleibt, wenn es mal hat. Es ist eine Tatsache, dass immer mehr Velofahrende als Pendlerinnen und Pendler täglich, und immer öfter auch über längere Distanzen, unterwegs sind. Die Rednerin selbst nimmt für ihren Arbeitsweg von Liestal nach Basel und retour auch das Velo.

Bei der Abfahrt weiss Erika Eichenberger nie, was sie unterwegs alles erwartet. Hingegen kann sich jeder Automobilist, jede Automobilistin darauf verlassen, dass die Strasse wunderbar frei geräumt ist. Velofahrerinnen wie Erika Eichenberger Bühler müssen sich um Baustellen und Schneehaufen herumdrehen. Aus diesem Grund soll mit diesem Vorstoss das Bewusstsein geweckt werden, dass die Gemeinden zusammenarbeiten müssen bei der Reinigung der Radrouten. Es wäre ein Anfang, wenn auf diesen Routen eine sichere Fahrt garantiert würde. Die Velohochbahn steht ja schon bereit, die könnte der Kanton einfach bestellen. Einer solchen Bestellung würde die Grüne/EVP-Fraktion bestimmt nicht im Weg stehen. Es ist vielleicht das Anliegen einer kleineren, aber trotzdem nicht weniger wichtigen und vor allem zunehmend grösseren Bevölkerungsgruppe, welche den Radweg nicht nur bis zum nächsten Bahnhof, sondern für lange Strecken über mehrere Gemeinden hinweg benutzt. Hierfür muss eine Lösung gefunden werden. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen und die Votantin geht davon aus, dass das Anliegen ohne grossen Aufwand geprüft werden kann.

Klaus Kirchmayr (Grüne) empfindet als Velofahrer bei grossem Schneefall insbesondere jene Situationen als schwierig, bei denen der Veloweg von der grossen Strasse auf einen separaten Velostreifen wechselt, und umgekehrt. Dort sind die Schneehaufen besonders gefährlich. Zum Teil gibt es dort Situationen, dass Radrouten nicht mehr befahrbar sind. Es ist dem Redner ein grosses Anliegen, wenn bei jenen, welche für die Strassenreinigung zuständig sind, das Bewusstsein für diese Situationen geschärft wird und dass entsprechende Handlungsanweisungen etabliert werden. Jedem, der im Winter Velo fährt, ist die Situation bekannt. Und man könnte ohne zusätzliche Kosten einen beachtlichen Sicherheitsgewinn erzielen, wenn an den konkreten Stellen keine Schneehaufen entstehen. Das geht auch ohne neue Maschinen. Vermutlich will der Regierungsrat nichts anderes, als aufgrund des Postulats zu analysieren, wo man etwas besser machen kann. Dies wird sicher in einem kostenbewussten Rahmen geschehen und die Überweisung des Postulats ist wohl kaum mit grossen Kosten verbunden. Aus diesem Grund soll das Postulat überwiesen und das Anliegen geprüft werden. Die Velofahrenden werden es dem Landrat danken.

Roman Brunner (SP) schliesst sich den zwei letzten Rednerinnen und Rednern an. Es geht im Postulat nicht um eine pauschale Priorisierung der Radfahrenden. Wie bei den Autos soll es auch im Radroutennetz eine Hierarchisierung geben. Es gibt Routen, bei denen es sinnvoll ist, wenn sie im Ereignisfall prioritär gereinigt werden. Es sind sich alle bewusst, dass es in der Region nicht so viele Tage sind, die es betrifft. Aber an den betreffenden Tagen ist es für die Radfahrenden, welche die Routen täglich benutzen und auf sie angewiesen sind, ein Sicherheitsgewinn, wenn der Kanton sich dazu Gedanken macht. Es wird niemandem etwas weggenommen und es tut niemandem weh, wenn das Postulat überwiesen wird. Es ist kein Ausspielen von Autofahrenden gegen Velofahrende. Es geht nur darum, dass der Kanton ein Konzept für jene Orte, an denen eine prioritäre Räumung Sinn macht, erarbeiten kann. So ist er für die wenigen Tage, an denen die Situation tatsächlich eintrifft, auch bereit. Aus diesen Gründen unterstützt die SP-Fraktion das Postulat.

Felix Keller (Die Mitte) legt dar, die Mitte/glp-Fraktion habe grossmehrheitlich Sympathie für das Postulat. Der Redner lädt jedoch alle ein, einmal zu erleben, wie der Winterdienst arbeitet. Etwas speziell mutet es an, dass der Kanton die Winterradrouten extra ausweisen soll. Es gibt dann nicht nur Velovorzugsrouten, sondern auch Winterradrouten, wohl ähnlich wie Winterwanderwege. Das ist nicht ganz nachvollziehbar. Grundsätzlich ist es sowieso so, dass der öV Priorität hat. Zweite Priorität haben die Haltestellen und dass diese zugänglich sind. Die meisten Leute sind bei Schneefall zu Fuss oder mit dem öV unterwegs, nur wenige nehmen dann noch das Velo. Wenn die Strassen für den öV nicht geräumt sind, können die Kinder nicht in die Schule und viele Menschen nicht zur Arbeit. Wenn die Busspur frei ist, ist automatisch auch die Autospur frei. Wenn die Velospur auch auf der Strasse ist, ist auch diese frei. Etwas anders verhält es sich bei den separaten Radrouten, die müssen tatsächlich auch separat behandelt werden. Dafür gibt es aber auch heute schon kleine Geräte. Trotzdem steht die Räumung dieser Wege nicht an erster Stelle. Man kann das Postulat also gut überweisen und das Anliegen prüfen, aber schlussendlich müssen der öV und die Fussgänger prioritär behandelt werden.

Peter Brodbeck (SVP) fährt selbst auch Velo und hat durchaus Verständnis für die Problematik. Jedoch kommt er zu einem anderen Resultat: Erstens gibt es nur ganz wenige Tage, an denen es dieses Problem gibt. Zweiten führt die Forderung, die Radrouten zu räumen, zu einer falschen Sicherheit für die Velofahrer. Denn ob wirklich alles jeweils geräumt wird oder ob es nicht doch noch ein paar eisige Stellen gibt, auf denen Unfälle passieren, ist kaum zu garantieren. An Schneetagen steigt die Unfallgefahr stark. Deshalb ist nicht die hier postulierte Lösung die richtige und sinnvolle, sondern der Ansatz, dass an den wenigen Schneetagen auch die Velofahrenden den öV nehmen, da dies sicherer ist. Es kann bei Schneefall immer eisige Stellen geben, ganz besonders auf Velowegen, und wer vernünftig ist, fährt dann nicht Velo, sondern benutzt lieber den öV.

Thomas Eugster (FDP) fragt sich, ob es Sinn mache, dass die Verwaltung sich mit diesem Vorstoss beschäftigen solle. Wie gross ist der Anteil an Velofahrenden im Winter am Gesamtverkehr? Er liegt unter 5 %. Wie oft gibt es im Winter tatsächlich Schnee und wie oft tritt eine solche Situation tatsächlich ein? Das ist noch einmal nur ein kleiner Anteil. Und dann ist die Frage per se, wie viel sicherer das Velofahren bei Schnee wird, auch wenn die Routen sauber geräumt sind. Im Winter ist es heikel, mit dem Velo zu fahren; die Sicht ist eingeschränkt und die Bedingungen sind allgemein schwieriger. Am Schluss wird für einen Ausnahmefall und für eine ganz kleine Gruppe ein Auftrag an die Verwaltung erteilt, Winterradrouten zu erstellen. Macht das Sinn? Des Weiteren kosten kleine Räumungsfahrzeuge wieder viel Geld. Es darf nicht passieren, dass am Schluss der Kanton den Gemeinden den Auftrag zur Räumung gibt und sie dann allenfalls zusätzlich solche Fahrzeuge anschaffen müssen. Und auch wenn die Gemeinden schon über solche Fahrzeuge verfügen, so gibt es immer noch eine Hierarchisierung. Zudem ist es fraglich, ob die Anschaffung weiterer Fahrzeuge klimafreundlich wäre. Alles in allem ist das Vorhaben verständlich, aber es ist nicht verhältnismässig und es macht keinen Sinn, die Verwaltung damit zu belasten. Deshalb bittet Thomas Eugster darum, den Vorstoss abzulehnen.

Marco Agostini (Grüne) stellt fest, es ziehe sich wie ein roter Faden durch viele Voten: Die 5 %, die im Winter Velo fahren, seien unwichtig. Es ist sehr schade, dass diese Personen einfach auf die Seite geschoben werden. Hochgerechnet sind das immer noch 400'000 Menschen in der Schweiz. Sie scheinen für viele nichts wert zu sein. Das Votum von Christina Jeanneret-Gris, welche die Gleichbehandlung von allen Fahrzeugen unterstreicht, gefällt dem Redner besser. Dieser Grundsatz hätte bei der vorangegangenen Diskussion zu den Parkplätzen auch angewandt werden sollen. Leider ist es aber mit Moment so, dass die Velofahrenden einem grösseren Risiko ausgesetzt werden. Auch wenn es im Winter nur an ein paar wenigen Tage Schnee hat, so sollten die Radrouten das ganze Jahr besser gereinigt werden. Nach dieser Debatte fühlt sich Marco Agostini inspiriert, einen neuen Vorstoss dazu einzureichen. Velofahrende sollen Freude am Velo fahren und keine Angst vor verschmutzten Wegen haben. Es ist eine einfache, eine ehrliche Massnahme und führt zu einer tatsächlichen Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden.

Rahel Bänziger (Grüne) weist darauf hin, dass der Regierungsrat das Postulat entgegennehmen wolle. Man muss sich also keine Sorgen machen, dass die Verwaltung unnötig belastet wird, der Regierungsrat hat sich sicher etwas dazu überlegt und wahrscheinlich ist der Aufwand nicht so hoch. Es geht hier überhaupt nicht darum, Autos gegen Velos auszuspielen. Gemäss Vorstoss sollen die Velos nicht die höchste Priorität einnehmen. Es ist klar, dass der öV prioritär behandelt werden soll. Vielmehr sollen die Velos höher priorisiert werden als heute. Zu der Aussage, dass es extrem gefährlich sei, bei Schnee Velo zu fahren, lässt sich festhalten, dass es auch extrem gefährlich ist, bei Schnee zu Fuss unterwegs zu sein. Oft ist man gerade bei steilen Strassen mit dem Velo schneller und sicherer unterwegs. Zudem kann auch nicht argumentiert werden, bei Schnee sei alles extrem gefährlich und deshalb sollen alle Fussgänger und Velofahrenden zuhause bleiben. Es muss eine Lösung gefunden werden, wie es sicherer wird für diese Personen. Im Zusammenhang mit der Gefahr einer «falschen Sicherheit»: Man weiss auch als Fussgänger auf dem Trottoir nicht, ob es noch eine Eisschicht hat und ob alles weggeräumt ist. Für Rahel Bänziger ist der dritte Punkt im Postulat einer der wichtigsten: Es wäre schon so viel erreicht, wenn die grossen Räumungsfahrzeuge vorsichtiger fahren würden. Die Rednerin verweist darauf, wie oft

mühsam leergeäumte Fusswege und Garageneinfahrten durch die unvorsichtige, unüberlegte Fahrweise der Räumungsfahrzeuge wieder mit Schnee bedeckt werden. Hier könnte viel verbessert werden. Das Postulat soll überwiesen werden, damit die Möglichkeiten geprüft werden, wie die Radrouten besser gereinigt werden können.

Andi Trüssel (SVP) erklärt, spreche man von Gleichberechtigung, sollte im Vorstoss auch stehen, dass die Velofahrenden Steuern zahlen sollten – und nicht nur Forderungen stellen.

Yves Krebs (glp) möchte die Gelegenheit nutzen, um als Vertreter einer Partei mit einem «G» im Namen seinen Unmut gegen solche Vorstösse kundzutun. Die Hierarchie ist klar: Zuerst kommen die Blaulichtorganisationen, dann der öV und erst dann alles Weitere. Möchte man dies aus dem Gleichgewicht bringen, kann man morgens um drei Uhr aufstehen und den Leuten helfen, den Schnee zu räumen und Salz zu streuen. Den Schnee kann man nicht einfach verschwinden lassen oder wegzaubern; er muss irgendwohin, nämlich an den Strassenrand. Eine solche Situation gibt es vielleicht nur alle paar Jahre einmal, und da beginnt die Eigenverantwortung – sieht man, dass Eis liegt, muss man sich den Strassenverhältnissen anpassen. Der Redner ist auch einmal mit dem Rad wegen Eis gestürzt, da hatte er selber Pech.

Marc Schinzel (FDP) sagt, die Diskussion zeige, dass der Vorstoss entweder abgelehnt oder überwiesen werden könne. Diejenigen, die ihn ablehnen, sind keine Velogegner. Diejenigen, die ihn überweisen, sind vielleicht auch nicht unbedingt Autogegner. Dem Redner fehlt in der Diskussion die Eigenverantwortung. Es gibt nur an wenigen Tagen im Winter Schneefall – die Vorrednerin Rahel Bänziger hat gesagt, sie finde es seltsam, wie sehr man sich über die paar Schneehäufchen aufregt. Aber weshalb gibt es den Vorstoss? Man kann aus dem Fenster schauen und sich dafür entscheiden, das Velo nicht zu nehmen. Wird der Schnee geräumt, macht dies die Sache nicht besser oder sicherer. Ist der Redner als Fussgänger bei Schneefall unterwegs, nimmt er die Seite des Trottoirs, die nicht geräumt ist. Auf der geräumten Seite sieht man das Eis nicht, und davor hat der Redner den grösseren Respekt. Die Räumungsdienste machen schon heute eine ausgezeichnete Arbeit, was hier festgehalten werden soll. Ob sie nicht besser wissen, was priorisiert werden muss oder ob der Landrat das besser weiss – die Frage sei in den Raum gestellt. Es gibt auch Gründe, das Postulat abzulehnen, ohne gegen Velofahrende zu sein.

Stephan Ackermann (Grüne) dankt den Vorrednerinnen und Vorrednern. Während der langen Dauer, in der hier geredet wurde, hätte die Verwaltung wohl das Postulat beantworten können und die Sache wäre erledigt gewesen. An Andi Trüssel: Auch Velofahrende zahlen sehr wohl Steuern. Der Redner bittet darum, das Postulat zu überweisen.

Jan Kirchmayr (SP) hat Mühe mit der Diskussion. Er hat grossen Respekt vor der Arbeit der Räumungsdienste, auch weil diese so früh aufstehen müssen. Es handelt sich um eine anspruchsvolle und gefährliche Arbeit. Der Redner ist auch mit der von Yves Krebs erwähnten Kaskade einverstanden: Zuerst kommen die Blaulichtorganisationen, dann der öV und erst dann der Rest. Aber dort hapert es teilweise, und die Zielsetzung des Postulats ist es, dies anzuschauen, damit eine Gleichbehandlung stattfindet. Als Velofahrer – der Redner fährt ab und zu auch Auto und sehr viel öV – merkt er, dass die grosse Räumungsequipe viel Schnee auf der Seite ablädt, wo sich Veloweg und Velostreifen befinden. Dieses Problem wurde im vorliegenden Vorstoss aufgegriffen und muss angegangen werden. Es ist falsch, etwas Anderes in den Vorstoss hineinzuinterpretieren. Der Redner bittet, das Postulat zu überweisen. Der Regierungsrat möchte es entgegennehmen, weil er das Problem auch erkannt hat.

Andreas Dürr (FDP) stellt den Ordnungsantrag auf Schliessung der Rednerliste.

://: Der Schliessung der Rednerliste wird mit 53:26 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt.

Hanspeter Weibel (SVP) sagt, Stephan Ackermann habe ihn herausgefordert, weil er Andi Trüssel falsch verstanden habe. Alle zahlen Steuern – aber es geht um die Verkehrssteuern. Hört man, wer alles wie weit Velo fährt und welche Privilegien man bauen und geben sollte, dann sollte man

über die Gleichberechtigung im Verkehrssteuerbereich diskutieren.

Eine Anmerkung: Es handelt sich nicht um die Frage des Maschinenparks, sondern der Leute, die diese bedienen. Die Gewerkschaften würden relativ schnell stark dagegen protestieren, denn es müssten viel mehr Leute sehr früh aufstehen, um die Maschinen zu bedienen. Der Redner hat nichts dagegen, wenn man gewisse Illusionen hat, aber die Erwartungen aus dem Postulat würden gar weit gehen.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) hält fest, der Auslöser für den Vorstoss sei wohl der letztjährige Winter gewesen, als es ziemlich starken Schneefall gegeben habe und dieser nicht so schnell geräumt werden konnte. Dies führte zur Situation, dass nicht alle gleich behandelt wurden. Der Schnee muss irgendwo hin, und er blieb vor allem am Strassenrand liegen, auch auf den Velostreifen – das Problem war real existierend. Der Regierungsrat ist bereit, den Vorstoss entgegenzunehmen. Was im vorherigen Winter geschah, war unbefriedigend, aber der Redner warnt vor überhöhten Erwartungen. Der Kanton ist mit Personal und Maschinen recht knapp ausgestattet. Die Leute geben ihr Bestes. Die Menge an Schneefall ist jedoch variabel, und wenn zu viel fällt, ist es nicht immer möglich, alles optimal und schnell zu gestalten.

Schaut man ins Agglomerationsprogramm der 4. Generation, das im letzten Jahr beim Bund eingereicht wurde, ist die Velovorzugsroute enthalten. Es stellt sich immer die Frage der Priorisierung, auch zwischen den Verkehrsarten. Weil man auch neue Verkehrsangebote wie Velovorzugsrouten vorsieht, ist der Regierungsrat bereit, dazu Überlegungen anzustellen, ob diese allenfalls unterschiedlich gehandhabt werden müssen. Autofahrende sind auch mit Velo, öV und zu Fuss unterwegs, und Velofahrende sind mitunter auch mit dem öV unterwegs – im Winter besonders häufig – deshalb hatte Felix Keller Recht, dass der öV möglichst schnell wieder funktionieren muss, weil er bei prekären Verhältnissen von besonders vielen Leuten benutzt wird.

Erstens: Jeder Winter ist anders. Schneit es viel, ist die Aufregung gross und das Problem auch. Aber es gibt auch wieder andere Winter. Andererseits muss man immer überlegen, wie die Prioritäten vor Ort und insgesamt aussehen.

Im Sinne einer Auslegeordnung und weil die Situation im vorletzten Winter unbefriedigend war, ist der Regierungsrat bereit, das Ganze anzuschauen – auch vorausschauend im Hinblick darauf, dass es für Velos neue Angebote braucht, weil sie schneller unterwegs sind. Damit wird auch der Verkehr insgesamt entlastet. Auch bei der Lösung von Verkehrsproblemen gilt das Motto: Zusammen geht es besser. Es ist undienlich, die Verkehrsarten gegeneinander auszuspielen. Autofahrende sollen froh sein, wenn Leute Velo fahren, im öV sitzen oder zu Fuss gehen, und umgekehrt auch – versucht man, gesamtheitlich das Problem zu lösen, ist die Chance am grössten, möglichst gute Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhalten.

://: Mit 44:37 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird das Postulat überwiesen.

Nr. 1445

17. Entflechtete Velo-Vorzugsroute Allschwil-Binningen-Dreispietz-St. Jakob

2021/184; Protokoll: ps

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

://: Das Postulat wird stillschweigend überwiesen.

Nr. 1446

18. Fussverkehrs-Schnellrouten im KRIP

2021/189; Protokoll: ps

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

Peter Hartmann (Grüne) dankt dem Regierungsrat für die Bereitschaft zur Entgegennahme und die Stellungnahme zum Vorstoss und ist einverstanden mit der Abschreibung.

://: Das Postulat wird stillschweigend überwiesen und abgeschrieben.

Nr. 1432

19. Modernes Langsamverkehrs-Konzept Uptown-Basel (Arlesheim/Münchenstein)

2021/202; Protokoll: ak

://: Das Traktandum ist abgesetzt.

Nr. 1447

20. Förderprogramm für Begegnungszonen

2021/187; Protokoll: ps

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat lehne das Postulat ab. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

Rahel Bänziger (Grüne) erklärt, im Regierungsratsprogramm seien zur Förderung des Langsamverkehrs verschiedene Massnahmen enthalten sowie Hinweise, wie diese umgesetzt werden können. Eine Massnahme ist die Förderung von Begegnungszonen. Es reicht jedoch nicht, ein Traktätchen oder Merkblättchen herauszugeben, in welchem der Regierungsrat aufzeigt, was man tun könnte. Nicht alle Gemeinden verfügen über ein Initiativrecht, womit die Bevölkerung aktiv werden könnte – wer kümmert sich in solchen Gemeinden um Begegnungszonen? Am meisten stört die Rednerin in der Begründung die Aussage des Regierungsrats, dass auch komplexere Planungen wie Zonenanpassungen nicht finanziell unterstützt werden. Es ist kein Argument, Begegnungszonen nicht zu unterstützen, nur weil Planungen nicht unterstützt werden. Dies enttäuscht die Rednerin, die nach wie vor überzeugt ist, dass es weitere Möglichkeiten gäbe, Begegnungszonen besser zu fördern als mit Traktätchen. Um diese abzuklären, wäre sie froh, wenn das Postulat überwiesen würde.

Interessiere sich eine Gemeinde für eine Begegnungszone, so **Markus Graf** (SVP), werde sie ihre Gründe haben. In einer solchen Zone ist die Verkehrshierarchie komplett auf den Kopf gestellt und die Verkehrssicherheit wird zur Nebensache – jeder tut, was er will und keiner weiss, was gilt. Aus Sicht der SVP-Fraktion braucht es keine staatlichen Interventionen und keinen Aktivismus.

Marc Schinzel (FDP) führt aus, die FDP-Fraktion sei gegen die Überweisung des Postulats. Der Regierungsrat hat eine gute Begründung gegeben. Es handelt sich um eine Gemeindeangelegenheit, die auf Gemeindestrassen und in Gemeindekernzonen stattfindet. Würde der Kanton mittels Förderung intervenieren, wäre dies ein Eingriff in die Gemeindeautonomie. Es wurde zudem deutlich und gut ausgeführt, dass die Kosten überschaubar sind. Weiter führte der Regierungsrat in seiner Begründung aus, dass Gemeinden punktuell Kontakt mit dem Kanton aufnehmen können

und dieser Hand bietet für Abklärungen, wenn es beispielsweise Schnittstellen zu Radrouten oder Quartierplanungen gibt. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass seitens Gemeinden die Möglichkeit besteht, Eingaben bei den Agglomerationsprogrammen zu machen und solche Begegnungszonen mit bis zu 40 % unterstützen zu lassen. Diese Instrumente sind gut, und es gibt keinen Grund, in die Gemeindeautonomie einzugreifen. Es funktioniert gut, wie es heute ist.

Franz Meyer (Die Mitte) kann sich den beiden Vorrednern anschliessen. Die Mitte/glp-Fraktion ist gegen die Überweisung des Postulats. Begegnungszonen können wichtig und gut sein, aber sie sind in der Zuständigkeit der Gemeinden. Braucht die Gemeinde fachliche Unterstützung durch den Kanton, erhält sie diese bereits heute. In Grellingen wurde eine Begegnungszone eingerichtet, und es gab genügend Unterstützung.

Jan Kirchmayr (SP) hält Begegnungszonen grundsätzlich für eine gute Sache. Der Wunsch für solche Zonen soll und muss aus den Gemeinden und der lokalen Bevölkerung kommen. Die SP-Fraktion folgt dem Regierungsrat. Der Antwort ist zu entnehmen, dass die entsprechende Fachstelle viel Unterstützung bietet. Gleichzeitig können fast alle Gemeinden im Kanton Begegnungszonen auch im Agglomerationsprogramm anmelden. Es erscheint schleierhaft, wie der Kanton Begegnungszonen noch fördern könnte. Persönlich wäre es dem Redner nicht sympathisch, wenn der Kanton an seiner Strasse eine Begegnungsstrasse einrichten würde, ohne dass die Quartierbevölkerung oder die Gemeinde einmal angehört worden wäre. Das Argument mit dem Initiativrecht erscheint ebenfalls nicht richtig, denn will die Bevölkerung eine Begegnungszone, kann sie eine Petition einreichen und Unterschriften sammeln oder einen Antrag gemäss § 68 Gemeindegesetz einreichen. Die SP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

://: Mit 61:15 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird das Postulat abgelehnt.

Nr. 1448

21. Erschliessung des Dreispitz-Knotens

2021/186; Protokoll: ps

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

Matthias Ritter (SVP) sagt, die SVP-Fraktion sei erstaunt, dass der Regierungsrat das Postulat entgegennehmen wolle. Die gute Anbindung, die in diesem Gebiet bereits vorhanden ist, ist bekannt. Die Fraktion vertraut dem Regierungsrat, dass er, wenn nötig, das bestmögliche unternimmt für eine saubere Anbindung für Velofahrende und Fussgänger. Deshalb ist die SVP-Fraktion gegen Entgegennahme des Postulats.

Julia Kirchmayr-Gosteli (Grüne) dankt dem Regierungsrat, dass er das Postulat entgegennehmen wolle. Gemeinsam einen neuen Universitätsstandort zu etablieren heisst auch, eine gemeinsame Lösung für die Verkehrsprobleme zu finden. Rund um das Dreispitz-Areal ist dies essenziell. Das Areal reicht bis zur Tramstation Dreispitz. Dieser Verkehrsknoten an der Grenze zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist für den Langsamverkehr äusserst gefährlich, ja sogar kriminell. Es hat keinen Platz – weder für die Autos noch für die vielen Lastwagen und schon gar nicht für die Velofahrenden. Die Universität hat verschiedene Standorte – Petersplatz, Dreispitz, Joggeli etc. – und viele Studierende und Dozierende müssen hin- und herpendeln. Dafür ist das Velo das flexibelste und schnellste Verkehrsmittel. Vor allem sind die Standorte immer etwa fünf Kilometer voneinander entfernt. Gut erschlossene Velowege erleichtern den Wechsel und sind schnell und effizient. Die Rednerin bittet den Regierungsrat, den Verkehrsknotenpunkt und das riesige Areal, auf dem neben der Universität auch ein Museum und weitere Nutzungen hinkommen, prioritär zu planen. Es ist essenziell, sehr gut mit Basel-Stadt zusammenzuarbeiten und die Zusammenarbeit auch zu intensivieren. Eine gemeinsame Universität bedeutet auch, die Verkehrsplanung zeitnah

anzugehen, damit nicht wieder ein Ungleichgewicht zwischen Boom und der Verkehrserschliessung entsteht. Die Universität liegt der Rednerin am Herzen und es ist wichtig, dass der neue Standort auf dem boomenden Dreispitz-Areal gut erreichbar ist und gut in ein Ganzes eingebunden wird. Die Universität ist ein Ganzes, diese befindet sich nicht nur dort. Es soll eine Universität beider Basel sein, und dies soll hier spürbar sein.

Jan Kirchmayr (SP) äussert, die SP-Fraktion unterstütze das Postulat und vertraue dem Regierungsrat, der das Postulat auch entgegennehmen will. Man muss und soll unbedingt in Zusammenarbeit mit Basel-Stadt die Verkehrssituation beim Dreispitzknoten verbessern. Der Redner rät allen, dort einmal mit dem Velo vorbeizufahren. Es ist sehr gefährlich. Für das ganze Areal sind viele Planungen vorgesehen. Es muss dringend etwas getan werden. Es ist zu hoffen, dass das Postulat überwiesen wird, damit es eine entsprechende Vorlage des Regierungsrats gibt, die hoffentlich auch in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt das Ganze verbessert.

Caroline Mall (SVP) hat eine Frage an die zuständige Direktion, die das partnerschaftliche Geschäft möglicherweise mit einer Landratsvorlage erklären wird: Ist es eine Alibiübung, das Postulat entgegenzunehmen, damit es in der Landratsvorlage abgeschrieben werden kann? Die Rednerin wäre enttäuscht, wenn die Problematik den Zuständigen aus Basel-Stadt und Basel-Landschaft nicht bereits bewusst wäre.

Martin Dätwyler (FDP) erläutert, die Erschliessung mit Fuss- und Veloverkehr sei für das Dreispitz-Areal sicher ein wichtiger Pfeiler, das bestreite niemand. Aber das Agglomerationsprogramm der 4. Generation, das von den Behörden 2021 eingereicht wurde und sich aktuell in der Prüfung beim Bund befindet, enthält unter der Massnahme 4 LV10.2: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz, A-Horizont. Es werden auch finanzielle Mittel aufgeführt. Es ist bereits alles aufgegleist und es braucht kein zusätzliches Postulat zu diesem Sachverhalt, der sich bereits in Abklärung befindet. Die FDP-Fraktion erachtet dies als unnötig.

Klaus Kirchmayr (Grüne) erwähnt, das Gebiet Dreispitz sei ein zentrales Gebiet. Es ist einiges aufgegleist. Der Grosse Rat Basel-Stadt hat einen Kredit von CHF 12 Mio. unter dem Titel «Veloverbesserung» gesprochen. Bei näherer Betrachtung der Vorlage stellt man fest, dass von den CHF 12 Mio. geschätzte CHF 11,5 Mio. in den Ersatz von Werkleitungen und solchen Dingen fliessen. Es werden ein paar neue Velospuren gepinselt und ein paar Autospuren werden verkleinert. Aber im Wesentlichen handelt es sich um eine Mogelpackung mit dem schönen Titel «Veloverbesserung Dreispitz». Für die Velofahrenden ist die Verbesserung nur marginal. Dies ist leider eine gewisse Tendenz, die man in den Bauverwaltungen erkennen kann: Es ist in Mode, etwas für Velos zu tun, auch in Basel, aber letztendlich wird ein grosser Teil des Geldes in den Tiefbau und in Werkleitungen investiert. Deshalb genügt das CHF 12 Mio.-Projekt in keiner Art und Weise den Anforderungen an den Knoten. Der Redner erinnert daran, dass Basel-Landschaft einen Universitätsstandort erhält, an den mittelfristig 3'000 Studierende hinkommen sollen. Es gibt neue Überbauungen auf Basler Seite. Die Verbindungen ins Gebiet St-Jakob sind für die Baselbieter erst recht wichtig. Aus Sicht des Redners ist das, was im Dreispitz bezüglich Velo angedacht ist, ein Flickwerk, das ein heute bereits existierendes Problem ein wenig verbessert. Aber zukunftstauglich ist diese Lösung in keiner Art und Weise. Auch das Baselbiet ist gefordert, denn der Kanton muss dies letztendlich ausbaden. Es gilt, was Marc Schinzel vorher gesagt hat: Dies ist nicht gegen das Auto gerichtet, sondern für den Autoverkehr, wenn es eine bessere Entflechtung von Autos und Velos gibt. Das Projekt von Basel-Stadt ist unter dem Titel «Zukunft» absolut ungenügend. Die dort angedachten Entwicklungen sind fürs Baselbiet zentral, deshalb bittet der Redner darum, auch eine Baselbieter Sicht auf den Dreispitz einzunehmen. Auch für die Gemeinde Münchenstein – der Redner hat bereits Gespräche mit dem zuständigen Gemeinderat Daniel Altermatt geführt – ist es wirklich notwendig, dass die Veloerschliessung im Dreispitz für die Zukunft gedacht wird. Es reicht nicht aus, wenn Basel-Stadt eine Pinselsanierung vornimmt. Der Redner bittet um eine Baselbieter Optik auf das Dreispitz-Areal.

Susanne Strub (SVP) hätte gerne eine Äusserung von Regierungsrat Reber zu den Fragen von Caroline Mall gehört.

Jacqueline Bader (FDP) hat eine Frage: Als die Universität geplant wurde, befand sich das Land noch im Baurecht eines anderen Eigentümers. Konnte dies inzwischen bereinigt werden? Man muss bedenken, was das Dreispitz-Areal einmal war: Dort befanden sich die Zollverwaltung und Gewerbe. Bis zur Vision 2000 von Herzog und De Meuron dachte man nicht daran, dass in diesem Gebiet überhaupt Schulen entstehen könnten.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) hält fest, das Dreispitz-Areal sei von 1906 bis vor kurzem eine Materiallagerstätte gewesen – es gab sogar eine entsprechende Verordnung mit dem Titel «Materiallagerstätte Dreispitz». Die Materiallagerstätte wurde 1906 auf der grünen Wiese vor den Toren der Stadt angelegt. Wer länger nicht dort war, sollte einmal einen Augenschein nehmen. Damals brauchte man für Lagerstätten einen Platz vor der Stadt. 100 Jahre später ist die Stadt um das Gebiet herum gewachsen bis zum Blauen. Die beiden Kantone haben bereits in den 1990er Jahren Geld investiert, um die Linien 10 und 11 bis zum Bahnhof zu führen, was ein nicht ganz einfaches Unterfangen war. Vom Dreispitz-Areal gelangt man in fünf Minuten zum Bahnhof SBB. Die Lage des Areals hat sich dadurch fundamental verändert. Plötzlich wurde es erschliessungstechnisch ein attraktiver Standort, neu auch seitens öV. 2006 wurde der S-Bahnhof Dreispitz eingeweiht. Beide Kantone haben Geld investiert, um den Standort ein weiteres Mal besser anzubinden. Investiert man, sollte man am Schluss einen Nutzen davon haben. Der Dreispitz ist gross, und es gibt Flächen an unterschiedlicher Lage, von unterschiedlicher Qualität und mit unterschiedlicher Anbindung. Gewisse Teile sind besser angebunden und andere weniger gut, sei dies mit dem öV oder dem Langsamverkehr. Die Realität ist, dass sich der Dreispitz transformiert und zwar, durchaus erfolgreich. Es gibt Gewerbefirmen – beispielsweise die IT-Firma Magnolia, auf diese darf die Region stolz sein – die ins Dreispitz-Areal kamen, weil es sich um ein attraktives Gebiet handelt, auch für andere Nutzungen. Es gibt weiterhin Platz, auf dem Gewerbe betrieben werden kann. Das Areal ist gross und wird nicht von heute auf morgen verändert. Die Veränderung wird jedoch weitergehen, und sie muss ein Stück weit gesteuert werden. Deshalb ist die Verkehrsanbindung wichtig. Nachdem die 10er und 11er Linie eingeführt und ein S-Bahnhof realisiert wurden, wäre es nicht gut, das Rad zurück zu drehen, denn die Entwicklung geht weiter.

Beispiel Transitlager: Heute besteht kein Lagerbedarf mehr wie früher, aber gearbeitet wird in diesem Gebäude mehr denn je. Es gab dort noch nie so viele Arbeitsplätze und das Gebäude ist riesig. Die Firmen Halter, Rapp etc. sind dort; das Haus ist voll. Aber die Bedürfnisse und Arbeitsschwerpunkte haben sich verändert. Beeindruckend ist auch, dass sich auf dem Transitlager 100 Wohnungen befinden, für welche kein einziger Quadratmeter Boden verbraucht wurde. Diese profitieren davon, dass die Haltestelle Ruchfeld dort platziert wurde. Es geht viel in eine gute Richtung. Der Kanton darf stolz sein, dass er nicht nur eines, sondern mehrere Entwicklungsgebiete hat. Das Birstal, Dreispitz, Bachgraben, Muttenz/Pratteln, Schweizerhalle, Salina Raurica. Es ist wichtig, mehrere Gebiete zu haben, denn läuft es irgendwo nicht so rund, gibt es andere. Es handelt sich um ein wichtiges, grosses Areal mit viel Potenzial. Deshalb ist es wichtig, sich um die Erschliessung zu kümmern. Das Agglomerationsprogramm enthält bereits Massnahmen, das stimmt, und: Es gab noch nie ein so umfassendes und starkes Agglomerationsprogramm wie das im letzten Jahr eingereichte. Die Region muss zusehen, dass sie das erhält, was sie zugute hat. Was darin enthalten ist, ist jedoch nicht gesichert, denn der Bund achtet darauf, was der Kanton tut. Man wird dafür kämpfen müssen, dass die in der Region gewollten Projekte im A-Horizont bleiben. In dem Sinne wird der Vorstoss entgegengenommen. Das Areal ist wichtig und dazu gehört auch eine gute Erschliessung mit allen Verkehrsarten. Sowohl der Kanton als auch die Gemeinde Münchenstein haben ein Interesse, daran weiterzuarbeiten. Man befindet sich mittendrin. Es ist ein gutes Zeichen, den Vorstoss entgegenzunehmen, auch nach aussen und vielleicht sogar gegenüber dem Bund.

://: Mit 47:34 Stimmen wird das Postulat überwiesen.

Nr. 1449

22. Klimawandel im kantonalen Richtplan

2021/79; Protokoll: ps

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

Rolf Blatter (FDP) erklärt, die FDP-Fraktion habe das Thema besprochen und sei der Meinung, der kantonale Richtplan sei nicht das Tool, um den Klimaschutz abzuhandeln. Deshalb wird die Überweisung abgelehnt.

Felix Keller (Die Mitte) führt aus, die Mitte/glp-Fraktion sei ebenfalls zum Schluss gekommen, dass das Postulat nicht überwiesen werden solle. Der kantonale Richtplan besteht aus den Objektblättern Siedlung, Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung, Gebietsplan etc. Es handelt sich um raumplanerische Objektblätter. Klimawandel und -schutz als separates Objektblatt in den Richtplan aufzunehmen, erscheint ortsfremd. Diese Themen gehören ins Gesetz: Es gibt das Umweltschutz- und das Energiegesetz, dort ist der richtige Ort, um entsprechende Vorgaben zu machen. Der Klimaschutz kann nicht Gegenstand eines Objektblatts sein, da es sich um ein übergeordnetes Thema handelt. Es gibt zudem eine Klimastrategie, die breit diskutiert wird – dies ist der richtige Ort, um dies abzuhandeln. Es gibt auch einen separaten Bericht. Nochmals zusätzlich ein Objektblatt zu schaffen, ist zu viel des Guten.

Andi Trüssel (SVP) schliesst sich dem Sprecher der FDP-Fraktion an. Zum Vorredner hat er gewisse Differenzen, aber generell lehnt er die Überweisung ab, denn das Ganze hat keinen Platz im Richtplan.

Jan Kirchmayr (SP) weist darauf hin, es gehe um den Klimawandel im kantonalen Richtplan und nicht um den Klimaschutz. Dies ist eine wichtige Differenzierung. Der kantonale Richtplan ist ein behördenverbindliches und zentrales Instrument zur Steuerung der räumlichen Entwicklung im Kanton. Man muss mit den direkten und indirekten Folgen der globalen Klimaerwärmung umgehen. Dies muss auch im Richtplan abgebildet werden. Es braucht eine gewisse Gewichtung des Klimawandels bei den raumrelevanten Vorhaben. Dazu einige Beispiele: Versiegelung, Stadtklima, Grünflächen – dies sollte im Richtplan entsprechend untergebracht werden. Der Antrag des Postulats besteht aus zwei Punkten: Einerseits soll der Regierungsrat prüfen, ob es ein eigenes Objektblatt braucht oder nicht – diese Beurteilung überlässt der Redner als Politiker den Raumplanerinnen und Raumplanern. Es reicht allenfalls, dass die bestehenden Objektblätter überarbeitet werden, um die Folgen des Klimawandels im Richtplan abzubilden. Die Folgen des Klimawandels haben auch Auswirkungen auf die Raumplanung. Der Klimawandel hat einerseits raumrelevante Folgen, andererseits gibt es Risiken als Folge des Klimawandels: Es wird immer wärmer, was Folgen für die Landwirtschaft und den Wald hat. Gleichzeitig bietet der Klimawandel je nachdem aber auch Chancen. Es geht darum, dass dies im Richtplan abgebildet und dieser entsprechend überarbeitet wird. Die Überarbeitung wäre der zweite Auftrag des Postulats. Der Redner muss den Vorrednern klar widersprechen: Der Klimawandel hat raumrelevante Folgen und diese müssen entsprechend abgebildet werden.

Lotti Stokar (Grüne) kann sich dem Vorredner anschliessen. Es gab eine Zeit, in der es keinen Richtplan gab – man plante oder eben nicht und baute, wo gerade Land vorhanden war. Unterdessen gibt es ein neues grosses Thema, das alle bewegt und alle interessieren muss: den Klimawandel. Dies bestreitet niemand. Nun gibt es ein Postulat, mit dem Auftrag zu prüfen und zu berichten, ob der Zeitpunkt richtig ist, um dem Klimawandel im Richtplan die nötige Aufmerksamkeit zu geben. Und dies nicht nur mit einem einzelnen Objektblatt, sondern das Thema sollte grundsätzlich angegangen werden, im Rahmen einer bevorstehenden Gesamtrevision. Dagegen ist nichts einzuwenden – man sollte froh sein, wenn mit dem Richtplan ein Instrument vorhanden ist, mit dem das Thema aufgegriffen werden kann und behördenverbindlich dem Kanton und dem

Landrat der Weg gewiesen wird, in welche Richtung weitergearbeitet werden kann, um dem Klimawandel etwas entgegenzusetzen.

://: Mit 42:39 Stimmen bei 1 Enthaltung wird das Postulat abgelehnt.

Nr. 1450

23. Verfallsdatum für Planungsgrundlagen

2021/212; Protokoll: ps

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

Bálint Csontos (Grüne) nimmt vorweg, dass er das nächste Traktandum, die Motion 2021/210, zurückziehe. Der Redner hat eine ablehnende, aber detaillierte Antwort der FKD erhalten und zwar persönlich. Er glaubt, das Finanzhaushaltsgesetz (FHG) sei ein gutes, auch noch nicht so altes Gesetz. Die Prozesse stimmen, und das Ganze funktioniert. Es gibt auch bereits Überlegungen in Richtung der zurückgezogenen Motion.

Anders sieht es mit der vorliegenden Motion aus. Im Raumplanungs- und Infrastrukturbereich gibt es grosse Probleme. Der Redner schlägt etwas sehr Liberales vor: eine «Sunset provision». In einem Gesetz oder einer Planung soll eine Klausel enthalten sein, dass eine Planungsgrundlage nach einer gewissen Zeit gestrichen wird, wenn sie nicht realisiert wird. Dies ist ein grosser Anreiz, um die Planungs- und Realisierungszyklen zu beschleunigen. Vielleicht stellt es auch einen Anreiz dar, um realisierbare Projekte zu priorisieren. Heute besteht das Problem, dass in der Investitionsplanung seit langem diverse Vorhaben enthalten sind, wofür die Ideen bereits 30 Jahre alt sind und seither etliche Machbarkeitsstudien und Konzepte erarbeitet wurden, und die immer wieder zu Vorstössen im Landrat führen, mittels derer beispielsweise zum 17. Mal eine Machbarkeitsstudie für den Muggenbergtunnel gefordert wird. Schliesslich wird das Projekt nie realisiert, hat aber alle beschäftigt. Die Ausgangslage verändert sich – nicht nur das Klima, sondern auch die ökonomischen Gegebenheiten und die Ansprüche, was Menschen und Gewerbe brauchen. Werden Grossprojekte realisiert, bestehen diese für eine sehr lange Zeit: Es sind nicht nur die 30 Jahre, die ein Projekt braucht, bis es geboren ist, sondern die nachfolgenden 50 Jahre, in denen es die Umgebung prägt. Dies führt zusammen mit den doch sehr komplexen Prozessen zur Situation, dass die Realität nicht mit der Planung übereinstimmt oder umgekehrt. Wird ein Projekt endlich realisiert, ist die Chance gross, dass dieses nicht mit dem übereinstimmt, was man eigentlich braucht. Die heutige gesetzliche Ausgangslage ist nicht so schlecht und würde viel ermöglichen. Man muss regelmässig überprüfen, wie man damit umgeht und solche Projekte plant und vorantreibt. Was vielleicht fehlt, ist der Anreiz, dafür zu sorgen, dass die schnell realisierbaren Projekte mit einer grossen Chance, schnell etwas zu bewirken, priorisiert und rasch vorangetrieben werden. In der heutigen Situation beschäftigt sich eine ganze Branche – Planer, Ingenieurinnen etc. – damit, immer wieder neue Versionen der gleichen Projekte zu erstellen, realisiert wird jedoch selten etwas. Dies kann nicht im Interesse des Kantons sein. Deshalb: Wird etwas geplant, muss es auch gebaut werden. Vielleicht muss so geplant werden, dass die Planungszeit kurz ist und das Projekt sofort realisieren werden kann. Da hilft wohl nichts anderes als ein Anreiz. Ist ein Projekt so gut, dass trotz einer verfallenen Planung die Überzeugung besteht, es müsse gebaut werden, weil es immer noch passt, kann die gleiche Planungsgrundlage allenfalls in einem vereinfachten Verfahren nochmals geschaffen werden. Das wäre zu prüfen.

Weil eine ablehnende Stellungnahme vorliegt, ist Bálint Csontos bereit, den Vorstoss in ein Postulat umzuwandeln. Die schriftliche Begründung erscheint etwas ungenau und auch etwas an den Haaren herbeigezogen. Das Thema kann besser geprüft werden.

Sandra Strüby-Schaub (SP) verweist darauf, dass die Forderung nach einem Verfallsdatum gemäss der Antwort des Regierungsrats zu Rechtsunsicherheiten führen würde. Die SP-Fraktion

schliesst sich dieser Meinung an. Es braucht eine lange Zeitspanne, um eine sinnvolle Planung zu erhalten. Auch im Rahmen von Richt- und Nutzungsplänen werden Projekte überprüft, immer wieder angepasst und hinterfragt und auf neue Bedürfnisse abgestimmt. Auch Quartierpläne können bei einer Überprüfung nötigenfalls angepasst oder sogar widerrufen werden. Es gibt andere Instrumente, um nicht mehr zeitgemässe Projekte zu verhindern, zum Beispiel auch die Ausgabenbewilligung im Landrat. Auch müssen im Richtplan eingetragene Projekte nicht unbedingt ausgeführt werden, wenn sie nicht mehr aktuell oder nötig sind. Die SP-Fraktion spricht sich auch gegen ein Postulat aus.

Felix Keller (Die Mitte) würde es sofort unterstützen, wenn man Projekte beschleunigen könnte. Er würde jedoch auch verlangen, dass es keine Einsprachen mehr geben darf. Wird festgelegt, ein Projekt solle innerhalb von zehn Jahren umgesetzt werden, öffnet dies Tür und Tor für Einsprachen. Dann wird versucht, das Projekt mit Einsprachen zu verzögern, um die zehn Jahre zu überbrücken. Dies kennt man aus dem Strafrecht, wo alles versucht wird, damit die Verjährungsfrist eintritt. Beschleunigen ist gut, aber bei der Umsetzung wird dies wohl zum Gegenteil führen.

Susanne Strub (SVP) erklärt, die SVP-Fraktion lehne sowohl eine Motion als auch ein Postulat ab. Sie kann der Begründung des Regierungsrats folgen. Zu den Vorrednerinnen und Vorrednern ergänzt Susanne Strub, wie es auch schon Felix Keller sagte: Es kann ein gefährlicher Vorstoss sein. Der Verfasser hat ihn im Guten eingereicht, um die Projekte zu pushen, aber man kann den Spiess auch umdrehen und Projekte in die Länge ziehen. Ist die Zeit abgelaufen, muss man immer wieder zurück auf Feld eins. Dies kann das Ganze unter Umständen noch viel stärker verlängern. Wie Sandra Strüby auch gesagt hat, kann ein veraltetes und nicht mehr zeitgemässes Projekt anders verhindert werden als mit einem Ablaufdatum.

Rolf Blatter (FDP) hält fest, alle Argumente seien bereits vorgebracht worden. Nach einem «Sunset» kommt – und zwar automatisch – ein «Sunrise», weshalb es keinen Sinn macht, eine künstliche Bremse in Form eines Verfallsdatums einzubauen. Die FDP-Fraktion lehnt sowohl Motion als auch Postulat einstimmig ab.

Klaus Kirchmayr (Grüne) äussert, in diesem Rat bestehe ein Konsens darüber, dass die Bauprojekte zu lange dauern und die Verfahren zu kompliziert seien. Es ist definitiv eine Herausforderung, dass nach einer Planungszeit von zehn bis fünfzehn Jahren vielleicht etwas vorliegt, was nicht mehr den Grundlagen entspricht. Nicht die Verwaltung, sondern der Landrat schafft die Regeln, wie die Projekte ablaufen, bewilligt und wie schnell sie umgesetzt werden. Insofern besteht die Grundforderung, dass es Anreize oder eine Garantie braucht, damit zwischen der Erkenntnis, dass ein Problem gelöst werden soll, und der Umsetzung der Lösung eine möglichst kurze Zeit liegen sollte. Dies ist eine wichtige Aufgabe. Die vorliegende Motion – da muss der Redner Felix Keller und Susanne Strub recht geben – zäumt das Pferd vom Schweif her auf. Insofern – würde man den Vorstoss als Motion überweisen – würde die Gefahr bestehen, die von drei Vorrednerinnen und Vorrednern erwähnt wurden, dass das Gegenteil eintreffen könnte. Deshalb erscheint die Umwandlung in ein Postulat sinnvoll. Der Landrat muss die Aufgabe angehen, damit die Zeit zwischen Projektidentifikation und -realisierung kürzer wird. Der Redner hält den Vorstoss nicht für die Lösung, denn es braucht nicht nur einen Anreiz, damit die Projekte möglichst schnell umgesetzt werden, sondern auch flankierende Massnahmen zu den Projekten. Der Regierungsrat muss ein Gesamtpaket erarbeiten. Das ist das Problem, und so wird es gelöst. Nur weil grössere Projekte vier- bis fünfmal in den Landrat müssen, dürfen diese nicht 10 – 15 Jahre dauern. Der Redner bittet darum, das Postulat zu überweisen, dies jedoch auch als Auftrag an den Landrat zu verstehen, darüber nachzudenken, wie das Gesamtproblem gelöst werden kann. Der Redner hat bereits mit Vertreterinnen und Vertretern aller Fraktionen gesprochen, und es besteht ein Wille, überparteilich zusammenzuarbeiten. Mit dem Postulat kann ein Anstoss gegeben werden, aber es entbindet den Landrat nicht davon, das eigentliche Kernproblem, die Prozesse, zu überdenken – dies liegt nicht bei der Verwaltung und dem Regierungsrat.

Urs Kaufmann (SP) ist nicht überzeugt, ob dies etwas bringe. Viele kritische Punkte wurden bereits genannt. Es gibt viele Einflussmöglichkeiten im Landrat, Projekte in die richtige Richtung zu

lenken oder abubrechen. Erscheint ein Projekt im Aufgaben- und Finanzplan oder im Richtplan, bedeutet dies nicht, dass dieses immer umgesetzt wird. Im Rahmen des Projektierungskredits besteht die Möglichkeit, Einfluss zu nehmen. In der Bau- und Planungskommission wird nach Erstellung des Vorprojekts ein Zwischenbericht eingefordert, um zu hören, in welche Richtung die Projekte gehen. Dies ist eine weitere Möglichkeit, um Einfluss zu nehmen. Ebenso besteht die Möglichkeit, im Rahmen der Ausgabenbewilligung zur Ausführung Einfluss zu nehmen – entweder diese zu verhindern oder einen neuen Input zu leisten. Es gibt bereits viele Möglichkeiten und nochmals mit einer automatischen Frist ein zusätzliches Risiko zu schaffen, auf Feld eins zurück zu müssen, findet der Redner nicht richtig. Es erscheint nicht nötig, dass sich die Verwaltung darüber Gedanken macht. Mit den heutigen Möglichkeiten ist man gut unterwegs.

Bálint Csontos (Grüne) dankt für die anregenden Voten. Ein Anreiz berge immer auch die Gefahr eines Fehlanreizes. Deshalb ist es vernünftig, dies vertieft zu prüfen und abzuklären, welche flankierenden Massnahmen es braucht. Mit dem vorliegenden Postulat wird nicht das ganze Problem gelöst; es handelt sich um eine Massnahme und es braucht neben einer Deadline immer auch konstruktive Versuche, wie Prozesse verbessert werden können. Etwas möchte der Redner dem Landrat ans Herz legen: Von den Mitteln, die zur Verfügung stehen, profitieren nicht die Bevölkerung und die Wirtschaft des Kantons, sondern die ewigen Planerinnen und Planer.

://: Mit 65:15 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird der Vorstoss, auch nach der Umwandlung in ein Postulat, abgelehnt.

Nr. 1451

24. Verfallsdatum für Rechtsgrundlagen von neuen Ausgaben
2021/210

://: Die Motion ist zurückgezogen.

Nr. 1458

25. Pilotprojekt Vorzugsspuren für nachhaltige Mobilität
2021/203; Protokoll: pw

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat lehne das Postulat ab. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

Irene Wolf-Gasser (EVP) stellt fest, es sei immer schwer, wenn der Regierungsrat einen Vorstoss ablehne. Was kann dann überhaupt noch gemacht werden? Die Erfahrung zeigt aber, dass die Haltung des Regierungsrats nicht immer unbedingt matchentscheidend ist. Es kann ganz umgekehrt laufen. So wollte der Regierungsrat an der letzten Landratssitzung die Motion 2021/197 «E-Busse bis 2030» als Postulat entgegennehmen, der Landrat lehnte eine Überweisung aber ab. Aus diesem Grund ist Irene Wolf-Gasser in Bezug auf das vorliegende Postulat nicht ganz zweifelt. Sie ist auch fast etwas neidisch auf Julia Kirchmayr-Gosteli, dass Regierungsrat Isaac Reber zu ihrem Vorstoss zur Erschliessung des Dreispitzareals ein solch flammendes Plädoyer gehalten hat. An der letzten Sitzung konnte Regierungsrat Reber leider nicht anwesend sein und sich deshalb nicht zum E-Bus-Vorstoss äussern. Trotzdem einen Dank für seinen Einsatz, den er zeigt, wenn er anwesend ist.

Die Begründung für die ablehnende Haltung des Regierungsrats gegenüber dem nun vorliegenden Vorstoss ist ziemlich einleuchtend. Insbesondere überzeugt hat der Hinweis, dass solche Vor-

zugsspuren schon etwas obsolet sind. Im Vorstoss werden Vorzugsspuren für den nachhaltigen Verkehr gefordert – elektrisch betriebener Verkehr oder – das ist im Vorstoss nicht enthalten – auch Fahrzeuge, die pro Kilometer wenig CO₂ ausstossen. Der Regierungsrat argumentiert, dass ein regelrechter Elektro-Boom stattdessen stattfinden würde und dieser dazu führen würde, dass es auf der Vorzugspur zu Stau kommen würde. Dies ist sicherlich nicht die Idee der Sache. In Luxemburg gab es positive Beispiele zu Vorzugsspuren und in den 90er-Jahren gab es in den USA bereits Vorzugsspuren für Fahrzeuge mit mehr als einer Person.

Die Rednerin dankt für die fundierte Antwort.

Robert Vogt (FDP) hält den Vorstoss für ungerecht und ist dem Regierungsrat dankbar, dass er klare Worte spricht und eine gute Analyse vorgenommen hat. Die FDP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Urs Schneider (SVP) hatte im Verlauf des Votums von Irene Wolf-Gasser eigentlich erwartet, dass sie den Vorstoss zurückziehe. Die Postulantin hat die Begründung des Regierungsrats gut wiedergegeben, weshalb solche Vorzugsspuren nicht möglich sind. Man muss sich natürlich schon fragen, auch darauf hat die Postulantin hingewiesen, was nachhaltige Mobilität überhaupt heisst. Sind es nur Elektroautos oder Autos, in denen alle Plätze besetzt sind, oder Autos, die 20 Jahre gefahren und nicht alle fünf Jahre ausgetauscht werden? Um den Vorstoss umsetzen zu können, müssten noch mehr Strassen gebaut werden und dafür reicht der Platz im Kanton nicht aus und es entspricht wahrscheinlich auch nicht der Idee der Postulantin. Die SVP-Fraktion ist ebenfalls gegen Überweisung.

://: Mit 54:13 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird das Postulat abgelehnt.

Nr. 1459

26. Standesinitiative: Keine Neuzulassung für PWs mit Verbrenner ab 2027

2021/207; Protokoll: pw, mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) sagt, der Regierungsrat lehne die Motion ab.

Klaus Kirchmayr (Grüne) ist sich bewusst, dass der Vorstoss ein Reizthema anschneide, auch wenn das Thema vielleicht etwas weniger reizt als vor einem Jahr, als die Weltsituation noch eine andere war. Hintergrund des Vorstosses ist, dass der Kanton wie alle Gemeinwesen auf der Welt etwas machen müssen, um die CO₂-Emissionen unter Kontrolle zu bringen. Mit dem Pariser Abkommen besteht auch eine entsprechende Verpflichtung. Es ist unbestritten, dass die Mobilität einer der grossen Hebel ist, um diesbezüglich etwas zu erreichen. Im Gegensatz zu vor fünf Jahren ist mittlerweile klar, dass es in der Mobilität möglich ist, die CO₂-Emissionen zurückzufahren. Die Technologien und Lösungen für Reduktionen existieren. In der Schweiz besteht sogar ein Konsens, dass die Verbrennungsmotoren irgendwann bei den Neuzulassungen nicht mehr zugelassen werden. Gemäss Planungen des Bundes wird dies etwa im Jahr 2040 der Fall sein. In diesem Kontext hat sich Klaus Kirchmayr informiert, wie dieser Prozess beschleunigt werden kann. Der einzige parlamentarische Weg, der dem Kanton offensteht, ist das Instrument der Standesinitiative, da die Zulassungsregularien eidgenössisch geregelt werden. Der Redner ist überzeugt, dass dies dringend nötig ist, um die Dekarbonisierung zu beschleunigen. Dies dient nicht nur dem Klima, sondern allen sowie der Wirtschaft. Der wirtschaftliche Nutzen liegt darin begründet, dass jene, die den Schritt zuerst und am konsequentesten machen, einen Innovationsschub induzieren. Je länger Verbrennungsmotoren zugelassen sind, desto weniger Anreize werden fürs lokale Gewerbe geschaffen und desto weniger Anreize sind vorhanden, neue Geschäftsmodelle, die rund um die Elektromobilität entstehen, zu fördern. Es ist auch nicht so, dass man mit dem Anliegen einer Beschleunigung alleine wäre. Beispielsweise werden in Norwegen, als grösster Ölproduzent Europas, ab dem Jahr 2025 keine Verbrennungsmotoren mehr zugelassen. Entsprechend ist das

Signal wichtig, dass nun auf Elektromobilität umgestellt wird. Klaus Kirchmayr wird wahrscheinlich im Verlauf der Debatte zu hören bekommen, dass die Wirtschaft das von alleine regle und die Politik technologieneutral sein solle. Die Regulierungen sind aber nie technologieneutral – das ist eine Illusion. Die Politik sollte den Mut haben, voranzugehen und zwar aus ganz eigennützigen Motiven und nicht aus irgendwelchen idealistischen Klimagründen. Natürlich sind diese auch wichtig. Aber die Reduktion der CO₂-Emissionen haben auch einen handfesten wirtschaftlichen Grund: Wer zuerst die Strukturen anpasst, wird Innovation fördern. Strukturanpassung kostet zwar immer Geld, aber sie ist auch eine Chance. Es ist bereits in so grossen Buchstaben geschrieben, dass diese Strukturanpassung kommen wird, dass man gut beraten ist, diese jetzt zu fördern. Denn sonst wird es so ausgehen, dass in der Schweiz zwar das beste Knowhow vorhanden ist, aber das Knowhow aufgrund der entsprechenden Regularien entweder ins Ausland abwandert oder die Schweiz einfach wieder hinterherhinkt und nicht kapitalisieren kann. Man sollte aufhören, den Strukturwandel mit Angst zu belegen. Der Strukturwandel kommt und es ist förderlich, ihn schnell zu vollziehen. Zu guter Letzt: Dekarbonisierung hat eine geostrategische Komponente. Klaus Kirchmayr hatte das schon vor zehn und vor fünf Jahren gesagt, lange vor dem aktuellen Ukraine-Krieg. Für die Sicherheit und Freiheit der Schweiz ist wichtig, die Abhängigkeiten zu reduzieren. Deshalb ist jeder Schritt, der die Dekarbonisierung fördert, ein Beitrag zur Sicherheit und zur Freiheit. Zum Instrument der Standesinitiative, das in den folgenden Voten sicher thematisiert werden wird und worüber der Redner heute schon mit Andreas Dürr gesprochen hat: Andreas Dürr durfte als ehemaliger Präsident der Justiz- und Sicherheitskommission schon einige Standesinitiativen vertreten. Unter anderem eine von Klaus Kirchmayr zu Fussfesseln, die sogar durchgekommen ist. So «Hopfen und Malz verloren» ist beim Instrument der Standesinitiative also nicht. Klaus Kirchmayr glaubt, es würde dem Kanton Basel-Landschaft gut anstehen, das Zeichen für mehr Innovation und für einen rascheren Strukturwandel zu setzen, der ohnehin kommt. Selbst wenn die Gefahr besteht, dass die Wirtschaft die Politik bei diesem Thema überholt. Ob 2027 überhaupt noch Verbrennungsmotoren gekauft werden können, ist nämlich alles andere als klar.

Ursula Wyss Thanei (SP) dankt Klaus Kirchmayr, dass er ihr noch ein paar Argumente übriggelassen habe. Die Abgasvorschriften des Bundes für Neuwagen sind der direkteste und beste Hebel, um den CO₂-Ausstoss im Bereich Mobilität zu senken. Dies hält der Statusbericht Klima fest. Dort steht auch, dass wenn die Pariser Klimaziele erfüllt werden sollen, müsse der CO₂-Ausstoss im Mobilitätsbereich im Jahr 2027 halbiert sein. Wird so weitergemacht wie jetzt, beträgt die Reduktion 15 %. Sowohl der Bund als auch der Regierungsrat haben sich zu den Pariser Zielen bekannt. Die Handlungsmöglichkeiten des Kantons sind indirekter Natur. Der Kanton kann die Raumplanung, die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und die Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer beeinflussen. Aber nur mit der Verschärfung der Emissionsvorschriften für Neuwagen auf Bundesebene lässt sich der CO₂-Ausstoss direkt senken. Im Statusbericht Klima steht, dass die Marktdurchdringung von Elektromobilität die Reduktion der Emissionen beschleunigen kann. Genau das ist das Ziel der Standesinitiative.

Der Regierungsrat erkennt zwar die Bedeutung des Hebels, findet aber, die Ziele seien zu ambitioniert, weshalb er den Vorstoss nicht entgegennehmen möchte. Ursula Wyss Thanei ist ganz anderer Meinung: Es braucht eine ambitionierte Klimapolitik.

Vergangenen Montag wurde der Bericht des Weltklimarats veröffentlicht. Es handelt sich um den dritten Teil des sechsten Sachstandsberichts. Der Bericht malt ein düsteres Bild und gipfelt im Satz, «*die sichere Existenz der Menschheit steht auf dem Spiel*». Weltweit sollen die Naturgefahren zunehmen und die Versorgung, auch im Nahrungsmittelbereich, soll gefährdet sein. Der Klimaschutz solle nicht verschleppt werden. Und genau aus diesem Grund braucht es eine konsequente und schnelle Klimaschutzpolitik.

Zu den Unternehmen: DS Citroën will ab 2024 keine Verbrenner mehr produzieren, Jaguar ab 2025. Ab 2030 wollen diverse Autohersteller – z. B. Bentley, Cadillac, Volvo, Fiat, Fords – nur noch Elektromodelle herstellen.

Die Emissionsvorgaben sind ein wichtiges Anliegen, denn damit hat man eine Chance, das 1,5 Grad Ziel noch zu erreichen – wenigstens im Bereich Mobilität. Die SP-Fraktion unterstützt die Motion.

Andi Trüssel (SVP) stellt richtig, in Paris sei kein Abkommen, sondern eine Übereinkunft unterzeichnet worden. Es soll hier keine Klimadiskussion geführt werden. Es geht einzig um die Standesinitiative von Klaus Kirchmayr, die Verbrenner ab 2027 verbieten möchte. An der heutigen Sitzung wurde bereits gehört, dass bei Wind und Sonnenschein so viel Energie produziert wird, dass man nicht weiss, wohin damit. Die Energie muss irgendwie gespeichert werden und es bestehen diesbezüglich Möglichkeiten über die Stauseen. Zur Kenntnisnahme: In den Stauseen befindet sich eine Reserve von 9'000 Gigawattstunden (GWh), wenn sie voll sind. Voll heisst 85 %, denn 15 % sind ein Gemisch aus Geröll, Sand und Wasser, das nicht turbinieren kann. Von den 85 % sind 30 % unberührbar, da durch die Swissgrid blockiert, sollte irgendein grösseres Kraftwerk ausfallen. Es gibt Untersuchungen, wie die Speicherkapazität erhöht werden kann, um die Energie dann verwenden zu können, wenn man sie braucht. Damit käme man auf eine Grössenordnung von zusätzlich 2'900 GWh Speicherkapazität, dies mit der Bedingung, dass weitere Täler gesperrt und weitere Staumauern erhöht werden. Im Februar ist ein Empa-Bericht erschienen und die E-PUL hat ebenfalls einen geschrieben. Beide sprechen Klartext, dass das Energiegesetz 2050 kolossal gescheitert ist und die Empa berichtet von 17,3 Grande-Dixences, die es zusätzlich brauchen würde. Andi Trüssel fragt sich nur, wo diese platziert werden sollen. Es könnte beispielsweise im Wallis in St-Maurice eine Mauer hochgezogen werden und bis Brig gestaut werden – aber selbst das reicht noch nicht.

Klaus Kirchmayr möchte die Verbrenner verbieten. Über den Mittag hat man von synthetischen Brennstoffen gehört. Wird ein Verbrenner mit solch synthetischen Brennstoffen betrieben, gibt es eine CO₂-neutrale Verschiebungsmöglichkeit. Deshalb wird der Verbrennungsmotor in den nächsten 50 Jahren nicht von der Bildfläche verschwinden und Klaus Kirchmayr wird an die Worte von Andi Trüssel denken. Die SVP-Fraktion lehnt die Standesinitiative ab.

Andreas Dürr (FDP) findet es immer etwas schwierig, wenn Nein gesagt werden müsse. Denn die grossen Visionen kommen immer von der anderen Ratsseite. Auch heute gab es wieder einen Leuchtturm an parlamentarischer Rhetorik; wie schade es sei, dass man nur ein Kantonsparlament ist und wie schön es wäre, auf eidgenössischer Ebene etwas zu bewegen und dass es dafür das Instrument der Standesinitiative gebe. Eine Standesinitiative bringt vielmals Leerlauf und vielleicht auch etwas Beachtung. Klaus Kirchmayr hat schon selber sehr schön gesagt, es gehe darum, ein Zeichen zu setzen. Richtig: Es handelt sich um eine reine Zeichenpolitik. Natürlich ist dies schön und Andreas Dürr würde auch gerne Zeichen setzen und Visionen präsentieren und diese nach Bern tragen. Aber dies bringt eh nichts und den Leerlauf kann man sich sparen. Realistisch betrachtet, befindet man sich in einer Umstellung und der Strom ist zweifellos die zukunftsträchtigste Energieform. Die Fahrzeugbauer haben diesen Trend erkannt und die Entwicklung wird sicher dahingehend weitergehen. Die Wirtschaft soll weitermachen und zwar in dem Mass, in dem eine Nachfrage seitens Konsumenten besteht. Wenn alle so davon überzeugt sind, dann wird die Entwicklung in diese Richtung gehen. Nun ein Zeichen zu setzen mit einer Standesinitiative, damit alle sagen, die in Liestal seien ganz «dick drauf», das bringt einfach nichts. Lasst uns realistisch bleiben und die CO₂-neutrale Verkehrsentwicklung begrüssen – wie Andreas Dürr dies ausdrücklich tut – und lasst uns die Wirtschaft, den Konsumenten und die Technik machen. Abgesehen davon enthält die Standesinitiative den Fehler, dass sie andere CO₂-neutrale Antriebsstoffe auslöst. Andreas Dürr bittet aus Gründen der Effizienz und der Realität, und um die durchaus zukunftsgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft mit einer solch unerfüllbaren Supervision nicht zu überfordern, die Standesinitiative abzulehnen. Es soll lieber im Kleinen geschaut werden, wie jeder zu einer CO₂-neutralen Verkehrspolitik beitragen kann.

Jacqueline Bader (FDP) stellt fest, dass Klaus Kirchmayr von der Wirtschaft überrannt wurde. Ursula Wyss wies bereits darauf hin, dass die meisten Fahrzeughersteller ab 2025 ohnehin nur noch elektrische Autos produzieren möchten. Somit ist das Datum 2027 bereits überholt. Die Autoindustrie arbeitet mit Clustern. Im ersten Quartal 2022 sind 60 % aller neu hergestellten Fahrzeuge elektrisch. Lediglich bei der Lieferung gibt es Probleme. Weiter zum Strom: Wenn alle zur gleichen Zeit, nämlich dann, wenn sie nach Hause kommen, ihr Auto laden möchten, muss man sich entscheiden, ob man das Auto laden, Wäsche waschen oder kochen möchte. Diese Probleme müs-

sen berücksichtigt werden. Wie gesagt: die Standesinitiative wurde von der Wirtschaft überrannt – sie bringt deshalb nichts.

Felix Keller (Die Mitte) schliesst sich den Voten seiner Vorrednerinnen und Vorredner an. Klaus Kirchmayr hat seinen Vorstoss richtig analysiert, nur kommt der Votant zu einem anderen Schluss. Ein Vorstoss sollte nicht nur reizbar, sondern auch realisierbar sein. Andi Dürr sagte richtig, dass es nicht darum gehe, Symbolpolitik zu machen, sondern etwas zu initiieren, das auch realistisch ist. Realität ist, dass die Autoindustrie vorwärts macht. Man sieht es an der Autowerbung, durch die nur noch Elektroautos fahren. Man merkt es auch beim Batterienkauf, denn Speicherbatterien für seine Photovoltaik-Anlage sind kaum noch erhältlich, die Wartefrist beträgt ein Jahr plus, weil die Automobilindustrie alle Rohstoffe für die Herstellung ihrer Autobatterien aufkauft. Private haben das Nachsehen. Man sieht also, dass die Autoindustrie vorwärts macht. Somit folgt die Mitte/glp-Fraktion der Regierung und hat wenig Sympathie für die unrealistische Motion.

Marco Agostini (Grüne) hat von der anderen Seite mehrfach gehört, dass die Wirtschaft vorwärts mache und es unausweichlich in diese Richtung gehe. Was heisst das nun? Möchte man den Kopf in den Sand stecken, wie Andi Trüssel vorschlägt und jammern, dass dann auf einmal der Strom alle ist? Oder sucht man nach Lösungen? Man hat gehört, dass es Firmen gibt, die bereits solche Lösungen anzubieten haben und nach vorne schauen, damit der Strom nicht ausgeht. Andi Trüssel hat vorhin gesagt, dass auch synthetischer Treibstoff verbrannt werden sollte. Es ist der grösste Witz, wenn ein Verbrenner mit solchen Brennstoffen betrieben wird, die einen Wirkungsgrad von 15 % aufweisen. Der synthetische Treibstoff sollte als Speicher verwendet werden, um ihn dann zu verwenden, wenn es zu wenig Energie gibt und man in guten Anlagen mit hohem Wirkungsgrad die ganze Abwärme nutzen kann. Er sollte jedoch nicht mit geringer Wirkung in Autos verbraten werden.

Klaus Kirchmayr (Grüne) möchte auf einige Punkte antworten. Mehrfach wurde gesagt, seine Motion sei nicht realistisch. Eine Umsetzung ist aber mehr als realistisch, andere Länder beginnen damit 2025. Es ist also keine Träumerei, sondern mehr eine Frage des Wollens. Zweitens wurde ihm Symbolpolitik vorgeworfen. Ein Stück weit ist alles, was in der Politik geschieht, symbolisch. Zum Glück gibt es diese Symbole, und ohne den Kampf der Grünen und der SP in den letzten 10, 15 Jahren für genau diese Anliegen würde der Markt heute ganz anders aussehen und die Wirtschaft hätte sich nicht angepasst.

Klaus Kirchmayr hat keine Angst um die Automobilindustrie. In der Tat planen die meisten Hersteller, ab 2025 oder den Jahren danach keine Verbrennungsmotoren in ihre Autos mehr einzusetzen. Dies hat auch einen physikalischen Grund, denn der Verbrennungsmotor hat gemäss dem Satz der Thermodynamik einen Wirkungsgrad von nur gerade 30 oder 35 %. Entsprechend ist ein Elektromotor rein physikalisch um den Faktor 2,5 überlegen.

Zum Thema Strom und Speicherung brachte Andi Trüssel einen guten Punkt ins Spiel. Wenn man sich entsprechende Versuche z. B. in Schweden betrachtet, sieht man, dass die Autobatterien zusammengenommen eine immense Speicherkapazität ergeben. Die gesamte Bewirtschaftung dieser dezentralen Speicherkapazität – wozu es auch in der Schweiz innovative Startups gibt, die im Grossen die dazu benötigte Software entwickeln – ist wahrscheinlich einer der entscheidenden Aspekte der Energie der Zukunft. Es ist somit realistisch und machbar. Und nicht zuletzt sinnvoll. Wenn die Politik jetzt nicht Zeichen setzt, wird die ganze Zuliefer- und Wartungsindustrie mit der Anpassung zuwarten. Wer aber vorangeht, wird zusätzliche Strukturanpassungserträge realisieren können. Man schaue sich einmal das entsprechende Startup-Umfeld in Norwegen an, wo nicht nur regionale oder nationale Konzerne und neue Businessmodelle, sondern Firmen mit globalem Potential entstehen. Und das nur, weil die Regierung früh und schnell umgestellt hat. Seine Motion möchte lediglich, dass die Politik in Grossbuchstaben verkündet, dass sie diese Erneuerung befürwortet und in diese Richtung gehen möchte. Das ist das entscheidende Signal, das es braucht, damit auch die Wirtschaft auf breiter Front umsteuert. Nicht die Automobilindustrie, denn die hat das bereits begriffen. Gemeint sind neue Geschäftsmodelle, die in der Schweiz entstehen könnten. Dafür wäre sein Vorstoss der richtige Weg. Die Elektromobilität kommt so oder so. Es geht ihm

aber um die Konsequenz der Veränderung. 60, 70 Jahre lang war das Auto mit Verbrennungsmotor ein wesentlicher Teil der Wirtschaft, der ganzen Zuliefer- und Wartungsindustrie. Diese verändert sich gerade fundamental. Die Bedeutung des Autos würde eher zunehmen, gerade wegen der Speichermöglichkeiten und der zusätzlichen Möglichkeiten, die durch die Vernetzung entstehen. Der Votant bittet deshalb darum, dass hierzulande in solchen Fragen endlich einmal vorausgegangen und das hiesige Knowhow genutzt wird.

Vor 15 Jahren stand **Thomas Noack** (SP) bei einer Exkursion auf dem Grimsel-Staudamm, als der Vertreter der Axpo ein Elektroauto hinstellte und erzählte, dass die Speicherkapazität in Zukunft auch durch die Elektromobilität sichergestellt werden könne. Was ist in den 15 Jahren passiert? Die Technologie wurde weiterentwickelt und heute ist sie marktreif. Es stellte sich heraus, dass es sich nicht um eine grosse Vision handelt, sondern dass Elektromobilität und die Technologien rundherum erfunden und erforscht sind. Das ist Realität. Nun muss man aber einen Gang höher schalten und dafür sorgen, dass der Verbrennungsmotor ein Ablaufdatum hat. Die Situation erfordert, dass man die vorhandene Technologie nun endlich umsetzt. Aus diesem Grund ist das Ablaufdatum so wichtig – ob 2027 oder 2029 ist weniger entscheidend. Es muss aber allen Beteiligten klar sein, dass die Verbrennungstechnologie Vergangenheit ist und man nun ernsthaft auf die neuen Technologien setzen muss, um auf dem Markt bestehen zu können und die Probleme, die damit zusammenhängen, innovativ zu lösen. Es ist deshalb sehr wichtig, den Druck mittels einer Standesinitiative aufzubauen. Wie Ursula Wyss richtig sagte, ist das der Hebel, den man hat, um auch das Thema der Klimaneutralität voranzubringen. Deshalb unterstützt die SP-Fraktion den Vorstoss.

Andi Trüssel (SVP) hatte nicht gesagt, dass man den Kopf in den Sand stecken solle, wie das Marco Agostini interpretiert hat. Eines muss man aber verstehen: Für Energiespeicherung gibt es heute Akkus, die zwischen 200 und 250 Wattstunden fassen. In einem Kilo Öl stecken 10'000 Wattstunden, und in einem Kilo Wasserstoff 330'000 Wattstunden. Soviel zu den Verhältnissen. Wenn in Deutschland die Politik dreinredet und den Ingenieuren sagt, sie sollen Elektroautos herstellen – dann tun die das. Anstatt ihnen zu sagen, dass sie sich auf das konzentrieren sollen, was wichtig ist. Nächstes Jahr werden 1'000 Hyundai-Lastwagen mit Brennstoffzellen in die Schweiz geliefert. In Frenkendorf gibt es (beim Coop) mittlerweile die erste Wasserstofftankstelle, was im Gemeinderat vor zwei Jahren bewilligt wurde. Dass man nun nur in eine Richtung, nämlich Richtung Elektro, laufen möchte, ist ihm klar, wenn man bedenkt, dass ein Elektromotor bei null Umdrehungen das maximale Moment hat, weshalb die Autos auch wie eine Rakete davonfahren. Der Verbrennungsmotor hingegen hat nach dem Carnotschen Kreisprozess maximal 50 %, mehr nicht. Der Dieselmotor kommt im Labor auf 35 %, der Benzinmotor auf 28 % – was aber draussen, ausserhalb der optimalen Bedingungen des Labors, nicht vorkommt. Man muss aufhören mit Verboten und Geboten, denn das passt nicht in eine liberale Gesellschaft. Dort liegt der Hund begraben: Die Politik redet drein, anstatt dass sie Bandbreite und Richtung vorgibt.

://: Mit 40:36 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird die Motion abgelehnt.

Nr. 1460

27. Anreiz für einen Wandel schaffen: Anreize für eine Autoabgabe schaffen!

2021/181; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) sagt, der Regierungsrat lehne das Postulat ab.

Thomas Buser (EVP) hat das Postulat von Sara Fritz «geerbt». Dem Regierungsrat sei für die Beantwortung gedankt. Das Postulat geht davon aus, dass weniger Fahrzeuge letztlich weniger Kosten bedeuten, weil weniger von ihnen weniger Unterhalt auf den Strassen verursachen. Das ist ein Vorteil finanzieller Art für den Kanton, ein Vorteil auch für die Bevölkerung, die mit weniger

Verkehr konfrontiert ist. Es gibt Anregungen, was man dazu unternehmen könnte. In seiner Antwort erwähnt der Regierungsrat Schwierigkeiten der Umsetzung. Das sieht der Votant auch so, die Sache ist in der Tat nicht einfach umzusetzen. Allerdings greift die Begründung, es könnte Missbrauch betrieben werden, etwas zu kurz. Mit Blick auf andere Gebiete liessen sich in dem Fall viele andere Gesetze ebenfalls nicht umsetzen oder einführen, weil sich immer Missbrauch treiben lässt. Lässt man hingegen etwas Kreativität walten, nimmt das Postulat entgegen und klärt ab, fände man womöglich Lösungen mit Anreizen, die allen nützen würden. Im Postulat steht übrigens nichts von finanziellen Anreizen; mit Geld lässt sich zwar einiges unternehmen, aber vielleicht finden sich noch andere Lösungen. Deshalb wäre es zu begrüssen, wenn das Postulat überwiesen und der Regierungsrat sich Gedanken machen würde, in welcher Form sich die Abgabe vornehmen liesse.

Michel Degen (SVP) findet die Argumentation, dass Autos den Kanton nur Geld kosten, weil Strassen gebaut und unterhalten werden müssen, einseitig und nicht logisch. Vielmehr finanzieren die Automobilisten mit Steuern und Abgaben wie der Motorfahrzeugsteuer, Benzinsteuern usw. die Strasse massgeblich mit, die dann wiederum von allen Verkehrsteilnehmenden befahren werden. Andererseits gibt es viele Anreize, den ÖV zu nutzen: Ein günstiges U-Abo, gute ÖV-Anbindungen, und wiederum die hohen Abgaben bei den Motorfahrzeugsteuern. Allzu grosse Anreize wiederum könnten auch zu Missbrauch führen und ausser hohen Kosten keinen merklichen Effekt erzeugen. Die Entscheidung, ein Auto zu besitzen und zu benutzen, ist also von vielen Faktoren abhängig. Mit diesem Postulat wird aber versucht, mit Steuergeldern eine Lenkung zu erreichen. Die SVP-Fraktion wird es deshalb ablehnen.

Für **Andreas Bammatter** (SP) ist es durchaus sinnvoll, dafür zu schauen, dass einzelne Personen nicht mehr im Auto rumfahren, sondern Synergien nutzen. Es ist auch sinnvoll, etwas zu unternehmen, um das Angebot an Velostrassen, an ÖV oder für die Fussgänger zu erhöhen und verbessern. Eine direkte Verknüpfung, wie das die Postulantin wollte, sieht die SP-Fraktion jedoch nicht als sinnvoll an, weshalb sie das Postulat ablehnen wird.

Andreas Dürr (FDP) meint, dass dieses vorgestrichene Postulat wohl dem grünen Projekt mit den 33 Klima-Vorstössen geschuldet sei, von dem sich anstandslos Abschied nehmen lasse.

Felix Keller (Die Mitte) sagt, dass die Mitte/glp-Fraktion den Vorstoss nicht unterstütze. Vielleicht müsste man sich überlegen, statt einem Anreiz zu schaffen, das Auto abzugeben, einen Anreiz zu schaffen, den Fahrausweis abzugeben. Das wäre effizienter, denn wer keinen Fahrausweis hat, fährt auch kein Auto. Oder es liesse sich ein Anreiz schaffen, diesen gar nicht erst zu erwerben.

Marco Agostini (Grüne) versteht die Argumentationen ziemlich gut, und wenn das Postulat abgeschrieben wird, dann ist das halt so. Eine Bemerkung dazu: Michel Degen sagte vorhin, dass die Autofahrer alles selber bezahlen müssen. Gemäss einer Studie der Fachzeitschrift «Ecological Economics» kostet jedes Auto die Öffentlichkeit pro Jahr etwa EUR 5'000. Wird das Auto abgegeben, bleibt somit der öffentlichen Hand Geld übrig. Die Idee wäre nicht vermessen, das Geld wieder zurückzugeben. Diese Kalkulation liesse sich durchaus einmal vornehmen – mit dem Ergebnis, das heute schon bekannt ist, dass nämlich die Abgabe des Autos der Öffentlichkeit und dem Staat finanziell etwas bringt.

Rolf Blatter (FDP) mit einer kurzen Replik auf die von Marco Agostini erwähnte Studie, die einmal mehr ein Beispiel dafür ist, dass es für jede Studie eine Gegenstudie gibt. Vor etwa 4 oder 5 Jahren gab die BUD einen Auftrag an die FHNW heraus, um genau dieses Thema zu untersuchen. Heraus kam, schwarz auf weiss nachzulesen, dass die Strassenrechnung Baselland bezüglich der Kosten aufgeht. Mit anderen Worten: Die Kosten der Strassen werden durch die Automobilisten bezahlt. Die Aussage von Marco Agostini stimmt nicht.

://: Mit 59:13 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird das Postulat abgelehnt.

Nr. 1461

28. Abgabe nach Verursacherprinzip für Pneuabrieb

2021/178; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) sagt, der Regierungsrat lehne die Motion ab.

Marco Agostini (Grüne) geht davon aus, dass sein Vorstoss einen schweren Stand haben werde. Trotzdem möchte er ein paar Eckdaten bringen, damit man weiss, über was hier geredet wird. Die Regierung schrieb in ihrer Stellungnahme, dass der Reifenabrieb kein Littering, sondern Abfall sei. Das ist korrekt. Das Bundesgesetz sagt, dass der Verursacher für den Abfall zuständig ist und die Kosten nach dem Verursacherprinzip beglichen werden müssen. Beim Pneuabrieb ist das aber nicht der Fall, sondern hier zahlt die Allgemeinheit. Die Regierung sagt gleichzeitig, dass die Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt der Entwässerungs- und Reinigungssysteme durch die Kläranlagenbetreiber und Gemeinden den Verursachern in Rechnung gestellt werden. Die Gemeinden und Kantone sind aber nicht Verursacher, denn das ist jede und jeder einzelne. Wer zuhause Abfall produziert, bezahlt dafür – für Pneuabrieb hingegen nicht. Das kann man sehen, wie man will. Wie will man den Pneuabrieb überhaupt aus der Landschaft rausbringen? Das wird ein Ding der Unmöglichkeit sein. Das ganze Mikroplastik wird nie mehr ganz rausgefischt werden können. Fakt ist aber, dass von den etwa 10'000 Tonnen Mikroplastik, die in der Schweiz pro Jahr anfallen, 95 % vom Pneuabrieb kommen. Nicht von den PET-Flaschen oder sonstigem Plastik, der in der Natur landet. Vor allem jene, die Agrarland bewirtschaften, sollten spätestens jetzt aufhören. Und die nächste Katastrophe ist bereits im Anmarsch: Unterdessen gibt es Forschungen, dass das Mikroplastik von Pflanzen aufgenommen wird, insbesondere von jenen, die angebaut werden und von denen man sich ernährt. Über diese gelangt es in den menschlichen Körper. Es ist noch nicht bekannt, wie viel Schaden das anrichtet, dazu sind noch viele Studien nötig. Eine Studie hat aber immerhin belegt, dass Mikroplastik im Nanobereich in die Zellen des Menschen eingedrungen ist. Was das dort anrichtet, ist noch unbekannt. Mit der Motion wird an dieser Sache nichts geändert, das ist ihm bewusst. Es ist ihm aber wichtig, das Bewusstsein für das Problem Pneuabrieb hochzuhalten. Mit dem Geld holt man zwar kein Mikroplastik aus der Umwelt heraus, man kann damit aber z. B. die Reinigung der Strassen oder in den ARAs die dazu nötige Bewirtschaftung finanzieren. Dies würde von den Verursachern bezahlt, so wie das bei Abfall üblich ist.

Laut **Ursula Wyss Thanei** (SP) habe die SP die Motion sehr unterschiedlich bewertet. Der Regierungsrat hat zwar nachvollziehbar begründet, dass das, was vom Motionär vorgeschlagen wird, eigentlich keinen Sinn macht, schliesst aber nicht aus, dass es andere, sinnvolle Möglichkeiten gibt, wie sich das Geld verwenden lässt.

Der Regierungsrat argumentiert, dass der Pneuabrieb nicht vermeidbar sei. Das ist aber kein Argument gegen eine verursachergerechte Abgabe. Weiter sagt er, dass die Vollzugspraxis etabliert sei. Das ist sinnvoll, sie liesse sich jedoch finanzieren durch jene, die den Pneuabrieb verursachen. Weiter wird argumentiert, dass die ARAs den Gemeinden bereits die Kosten in Rechnung stellen. Soweit die Votantin weiss, wird diese Abgabe so berechnet, dass Immobilienbesitzer per Dachfläche und Anteil an den Privatstrassen zur Kasse gebeten werden. Ein Velofahrer zahlt somit gleich viel wie ein Autofahrer, was ebenfalls nicht verursachergerecht ist.

Die SP lehnt die Motion ab, mit einer befürwortenden Stimme, die dem Verursacherprinzip geschuldet ist. Würde Marco Agostini seinen Vorstoss in ein Postulat umwandeln, liessen sich Fragestellungen anschauen, zum Beispiel, ob eine Spezialregelung auf Kantonsebene sinnvoll wäre, welche Konsequenzen und Wirkungen sie haben würde. Ebenfalls wäre interessant, mehr über den Handlungsbedarf zu erfahren, und wie wirksam und effizient der Vollzug wäre, wie viel vom Pneuabrieb sich an den Orten der Durchführung entfernen liesse. Diese Fragen liessen sich im Rahmen eines Postulats beantworten. Eine knappe Minderheit der SP ist dafür, das Postulat zu überweisen, eine knappe Mehrheit lehnt auch ein Postulat ab – weil sie die Wirkung der Abgabe bezüglich Kosten-Nutzenverhältnis bezweifelt.

Markus Dudler (Die Mitte) hält den Pneubetrieb zwar für ein Problem, er hat aber, wie der Regierungsrat geschrieben und auch der Motionär erkannt hat, nichts mit Littering zu tun. Das Anliegen kann die Mitte/glp-Fraktion nicht generell unterstützen. Der Regierungsrat machte mit der Ablehnungsbegründung eine interessante Auslegeordnung und hat schlüssig erklärt, weshalb eine Ablehnung sinnvoll ist. Die Autofahrer werden ja eh schon mit der Motorfahrzeugsteuer und mit der Autobahnvignette zur Kasse gebeten.

Es ist gefährlich, alles über das Verursacherprinzip zu regeln. Man muss aus seinem Gärtchen herauschauen und das Bildungs- und Gesundheitswesen vor Augen haben.

Peter Riebli (SVP) weist darauf hin, dass der Regierungsrat in seiner ablehnenden Stellungnahme sehr ausführlich begründet habe, wieso er die Motion nicht entgegennehmen möchte. Dem ist nicht sehr viel beizufügen. Ausser, dass Marco Agostini zu seinem sehr originellen Vorstoss zu gratulieren ist. Noch origineller ist aber, dass er Mikroplastik mit Littering vergleicht. Bei Littering handelt es sich um das bewusste Wegwerfen von Haushaltsabfällen, anstatt diese einer Entsorgungsstelle zuzuführen. Es ist dem Votanten nicht recht ersichtlich, wie sich der Pneubetrieb einer Entsorgungsstelle zuführen lässt.

Pneu ist kein Plastik, sondern besteht zu einem grossen Teil aus Kautschuk, meistens gar aus Naturkautschuk. In diesem Zusammenhang von Mikroplastik zu sprechen ist artfremd. Demzufolge ist der Argumentation des Regierungsrats zu 100 % zu folgen und die Motion zu versenken, die etwas schaffen würde, das absolut nicht gerechtfertigt wäre. Die SVP-Fraktion lehnt einstimmig ab.

Andreas Dürr (FDP) findet auch hier wieder eine lustige Mischung von Littering und Autobesteuerung vor. Interessant ist, dass selbst der Motionär weiss und gesagt hat, dass es schwierig sei, seinem Anliegen zuzustimmen. Es ist in der Tat so schwierig, dass es auch die FDP-Fraktion nicht über sich bringt. Der Votant bittet dafür um Verständnis. Alles andere wurde in den Ausführungen der Vorredner und des Regierungsrats bereits gesagt.

Marco Agostini (Grüne) hat Verständnis dafür. Er möchte seine Motion aber auch nicht umwandeln. Wird sie nicht überwiesen, ist das hinzunehmen. Ein Punkt noch zum Votum von Peter Riebli: Der Konnex von Mikroplastik und Pneubetrieb stammt nicht vom Motionär, sondern vom Bafu, dass den Pneubetrieb ganz klar dem Mikroplastik zuordnet und als eine Verunreinigung der Umwelt taxiert.

Weiter ist den Vorrednern Recht zu geben, dass es sich beim Pneubetrieb in der Tat nicht um Littering handelt, sondern um Abfall. Das war ein Fehler. Dennoch ist er dem anderen Abfall nicht gleichgestellt. Den Vergleich, den Markus Dudler mit den Schulen angestellt hatte, ist komisch, denn diese haben nichts mit dem Verursacherprinzip zu tun.

Zumindest haben nun alle etwas gelernt.

Ein Wort noch an die Bäuerinnen und Bauern: von den 10'000 Tonnen Pneubetrieb finden sich 8'000 in der Landwirtschaft wieder, sowohl in den Gewässern als auch in den Kulturböden. Der kleinste Teil nur wird von den Wischmaschinen erwischt. Nur bei Regen landen die Stoffe in den Abwasserreinigungsanlagen. Man merke: Dreiviertel des Pneubetriebs landet in der Umwelt.

Béatrix von Sury d'Aspremont (Die Mitte) hat viel Verständnis für das Anliegen von Marco Agostini. Sie hatte selber eine Motion zum Thema Mikroplastik bzw. Verbot von Plastik im Kanton eingereicht. Aber auch ihr geht diese Motion zu weit. Wo hört man auf? Kommen nach den Autorädern die Fahrräder, dann die Abriebe bei den Zügen, den Trams? Auch das geht alles ins Grundwasser. Das ginge zu weit, das kann man nicht machen, und deshalb wird sie ebenfalls Nein stimmen.

Peter Riebli (SVP) zitiert einen berühmten Mann, der einmal gesagt hatte: «Was du schwarz auf weiss hast, kannst getrost nach Hause tragen». In der Zeit von Fake News stimmt das leider nicht mehr. Marco Agostini ist darauf hinzuweisen, dass auch etwas, das ein Bundesamt mitteilt, nicht unbedingt korrekt sein muss. Pneu ist Kautschuk oder Buna – und Buna ist Kunstkautschuk. Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass das nicht unter Plastik läuft. Man sollte aber nicht über Wörter streiten. Es zeigt nur, dass etwas Gelesenes nicht zu 100 % wahr sein muss. Man müsste sich noch vertieft damit beschäftigen.

Gottseidank, sagt **Markus Graf** (SVP), haben die Grünen mit dem Pneubetrieb nun wieder ein neues Problem gefunden. Noch besser: Es geht einmal mehr ums Auto. Seit den 1980er Jahren wird das Auto verteufelt und an den Pranger gestellt. Und die Motion bietet Gelegenheit, noch mehr Geld aus dieser Milchkuh rauszupressen. Das geht einfach nicht. Man könnte sofort etwas gegen das Problem tun: Indem man Holzräder oder eisenbereifte Räder an die Autos montiert. Aber auch das führt zu Abrieb, und vor allem zu Emissionen, nämlich Lärm, abgesehen davon würde der Bremsweg länger. Täglich lagern sich Tonnen von Eisenabrieb entlang der Bahngeleise ab. Doch davon redet niemand, sondern alle zeigen mit dem Finger auf das böse Auto. Warum sind die Gleise unkrautfrei? Weil man Glyphosat darüber ausleert. Es sind immer die Bauern, die dafür auf den Deckel bekommen, auch wenn die SBB tonnenweise davon braucht, um ihre Gleise von Bewuchs zu befreien. Heute konnte man hier einen Vortrag der Neu-Landrätin Ronja Jansen über soziale Gerechtigkeit hören. Gerade das Auto aber trug in den letzten 100 Jahren vieles zur sozialen Gerechtigkeit bei, weil es sich dank ihm auch die Ärmeren leisten konnten, in die Ferien zu fahren. Doch davon redet keiner. Marco Agostini hat am Ziel vorbeigeschossen.

://: Mit 56:16 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird die Motion abgelehnt.

Nr. 1462

29. Keine boden- und landschaftsfressenden Überklassifizierungen

2021/188; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) sagt, der Regierungsrat sei bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Robert Vogt (FDP) führt aus, der heutige Strassenraum sei organisch gewachsen. Auch in Zukunft braucht es jedoch Verkehrsraum, und somit eine Entwicklung. In dem nun vorgelegten Postulat geht es darum, diesen Raum zu begrenzen. Man wirft der Bau- und Umweltschutzdirektion vor, etwas zu tun, was es gar nicht brauche. Dagegen möchte Robert Vogt einwenden, dass jedes Projekt, das die BUD heute auflegt, nach Nutzen, Umweltbelastung, Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit geprüft wird. Dementsprechend wird er, in Einklang mit seiner Fraktion, das Postulat nicht überweisen.

Susanne Strub (SVP) sagt, dass die SVP-Fraktion das Postulat ebenfalls ablehnen werde.

Regula Waldner (Grüne) führt aus, dass das Postulat eigentlich 70 Jahre alt sei. Es möchte abklären lassen, ob die Strassenklassifizierungen im Kanton aus einer gesamtheitlichen Optik, fair gegenüber allen Verkehrsteilnehmenden und zweckmässig vorgenommen werden. Es geht auch um einen haushälterischen Umgang mit der nicht vermehrbaren Ressource Boden. Konkret um die Frage, ob es allenfalls unnötige kostenintensive Überklassifizierungen gibt. Es sei gleich angefügt, dass es ihr nicht primär um dichtbesiedelte Gebiete geht, sondern v.a. um die ländlichen Gebiete. Und um das, was ausserorts passieren soll.

Ihr Grossvater hat hier in diesem Saal vor langer Zeit auf einer ganz anderen Schiene politisiert. Trotzdem hat er sie einmal, als sie noch ein Schulmädchen war, bei einem Spaziergang von Muttenz auf den Gempfen kopfschüttelnd darauf aufmerksam gemacht, dass die Baselbieter Strassen manchmal an den Kantonsgrenzen zu Wegen werden oder umgekehrt, dass also die Klassifizierung «hüben wie drüben» offenbar ganz anders vorgenommen wird und es verschiedene Urteile zum gleichen Strassenstück geben kann. Diese Beobachtung hat Regula Waldner die vielen Jahre über nicht vergessen und tatsächlich scheint sie auch heute noch ihre Gültigkeit zu haben.

Ein paar Worte zu den Klassifizierungen: Aufgrund des Ausbaustandards werden in der Schweiz 6 Klassen bei Strassen unterschieden, dazu kommen die Autobahnen und Autostrassen. Paradoxerweise ist die höchste Klasse die einfachste Wegform. D.h. bei der 6. Klasse geht es üblicherweise um schmale und unbefestigte Fusswege. Ein 4.-Klasse-Fahrweg ist gerade noch mit einem

PW befahrbar und 1, Meter breit. Die 3. Klasse ist dem Typ Erschliessung zuzuordnen, sie ist befestigt und 2,8 Meter breit. Eine 1.-Klasse-Strasse ist mindestens 6 Meter breit und hat meist einen Velostreifen und ein Trottoir; auch passt man hier das Gelände so an, dass die Steigung unter 10 % liegt. Wird jetzt ein Weg oder eine Strasse Richtung höherem Ausbaustandard klassifiziert, kommt es bei Sanierungen zu Anpassungen: die Ausbaubreite, der Belag oder auch die Stützbauwerke werden breiter oder massiver.

Und jetzt – Autofahrer aufgepasst: Ein höherer Ausbaustandard freut vielleicht den pressanten Autofahrer, der im Karacho durch Oltingen auf den Golfplatz hinter der Schafmatt fahren will, nicht aber die Anwohner, die anderen Verkehrsteilnehmenden zu Fuss oder auf langsameren Gefährten. Ein anderes Beispiel: Wandern auf Teerwegen ist Mist, das wissen alle, und trotz einem gesetzlichen und verfassungsmässigen Auftrag nehmen die asphaltierten Wanderwegstücke schweizweit zu. Auch die Velofahrenden sind dankbar, wenn eine Strasse die Autofahrer nicht zum Rasen animiert, wie das zwischen Tecknau und Zeglingen seit der Sanierung der Fall ist. Das Baselbieter Strassennetz ist schon sehr dicht. Diese Strassennetzdichte beansprucht das kostbare Gut Boden ausserordentlich stark. Bei einer früheren Nachfrage wurde der Votantin gesagt, dass sanierungsbedürftige Strassen und die zugehörigen Bauwerke jeweils standardmässig auf eine Normbreite ausgebaut und mit einem Normbelag versehen werden. Jeder Quadratmeter Teer und Mauerwerk aus Zyklopensteinen frisst aber ein Stück Land und Natur. Das können wir uns in der Summe nicht leisten. Überall immer noch mehr ausbauen macht darum je nach Verwendungszweck keinen Sinn. Unnötige Ausbauten sind zudem teuer – dieses Geld reut sie als Steuerzahlerin. Regula Waldner glaubt, man könne sich diese Überprüfung nicht nur erlauben, sondern müsse sie auch vornehmen. Darum bittet sie, das Postulat zum Prüfen und Berichten zu überweisen.

Susanne Strub (SVP) fügt hinzu, dass auch ihr Grossvater vor rund 80 Jahren in diesem Saal politisiert hatte – und ebenfalls nicht auf ihrer Seite. Heute aber würde er sich im Grab drehen, wenn er wüsste, was hier abgeht. Die von Regula Waldner angesprochenen ausgebauten Strassen sind nötig, gerade im Oberbaselbiet und speziell beim Kreuzen. Wohin weichen die Autos denn aus, wenn sie aneinander vorbeifahren und der Platz nicht vorhanden ist? Auf das Landwirtschaftsland. Das aber führt stets zu einer riesigen «Mohrerei». Autos gibt es nun einmal, und im Oberbaselbiet sollte man die ausgebauten Strassen so sein lassen, wie sie sind. Regula Waldner bringt in ihrem Vorstoss das Beispiel Eptingen–Ifenthal. Auf dieser Strecke braucht man nicht zu wissen, wo die Kantonsgrenze ist, man sieht und spürt sie von selber. Im Baselbiet fährt man auf einer geteerten Strasse, auf der Solothurner Seite hingegen kommt man sogar mit dem Subaru kaum voran, die Strasse wird nach jedem Regen ausgewaschen. Speziell dieses Baselbieter Teilstück muss also so bleiben, wie es ist.

Die andere erwähnte Strecke Tecknau–Zeglingen lässt sich für einmal gut befahren. Auch diese sollte man nicht anpacken.

Zu den asphaltierten Wanderwegen ist zu sagen, dass es heute so gut wie unmöglich ist, ein Stück Grünstrasse zu teeren, dafür sind die Auflagen zu streng. Aus all diesen Gründen lehnt die SVP-Fraktion den Vorstoss ab.

Obwohl **Sandra Strüby-Schaubs** (SP) Grossvater nicht im Landrat politisiert hat, meldet sie sich trotzdem zu Wort. Im Vorstoss von Regula Waldner sind sehr unterstützenswerte Aspekte enthalten. Die Votantin findet nicht, dass besser ausgebaute Strassen auf dem Land besonders sinnvoll sind, denn es lässt sich darauf durchaus angemessen fahren. Die SP-Fraktion wird das Postulat unterstützen.

Regula Waldner (Grüne) möchte Susanne Strub versichern, dass es nicht um den Rückbau von irgendwas Bestehendem geht, sondern darum, kritisch hinzuschauen, bevor man sich daranmacht, ein bestehendes Strassenstück zu sanieren. Die Votantin fährt regelmässig von Tecknau auf Wenslingen und muss feststellen, dass die Strecke für Velofahrer sackgefährlich ist, während die Autofahrer das Gefühl haben, die Strasse gehöre ihnen alleine. Ein Grund ist, dass einen die Strasse dazu animiert, richtig auf die Tube zu drücken. Es geht somit auch um die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmenden auf der Strasse.

Markus Meier (SVP) stellt fest, dass offenbar auf den Baselbieter Strassen nur rasende Autos und Velos unterwegs sind. Es gibt keine Reisedcars, keine Postautos, keine Tanklastwagen, keine Lastwagen, die die Bevölkerung in den Dörfern mit Gütern versorgen, man liegt nicht im 40-Tonnen-Perimeter – das spielt offenbar alles keine Rolle. Es wäre interessant von Regierungsrat Isaac Reber zu erfahren, ob er ebenfalls der Meinung ist, dass es im Baselbiet Luxusstrassen gibt. Es gibt da nämlich noch ganz andere Situationen: Wenn man auf der Aargauer Seite Richtung Asp fährt, hört auf der Höhe das Entwicklungsland Baselbiet auf und der gut ausgebaute Aargau beginnt. Man bedenke einmal, was alles an der Strasse als Versorgungsweg hängt. Oder ist es einem lieber, die Strassen so schmal zu machen, dass keine Lastwagen mehr verkehren können und man dafür alles mit dem Helikopter einfliegen muss?

Thomas Eugster (FDP) möchte das Argument der Sicherheit aufgreifen. Wo finden denn die Unfälle statt und wer sind die Teilnehmer? Es gibt viele Fussgänger und Biker, aber die verunfallen im städtischen Bereich. Auf den Strassen, um die es im Vorstoss geht, gibt es gar nicht viele Unfälle. Es macht durchaus Sinn, dass die Strassen dort so sind, wie sie sind. Die Unfälle gibt es im städtischen und im Agglomerationsbereich. Dort müsste man die Strassen breiter machen, was aber nicht geht, weil links und rechts davon Häuser stehen. Deshalb lehnt die FDP-Fraktion das Postulat ab.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) bestätigt, dass man mit Standards und Normen arbeitet, vieles war und ist seit Jahrzehnten so, wie es heute dasteht. Wenn es einmal neu angeschaut und gemacht wird, schadet eine periodische Überprüfung nicht, um herauszufinden, ob der vorgesehene Standard noch der richtige ist oder nicht. Aber letztlich entscheidet das das Parlament.

Markus Dudler (Die Mitte) unterstützt den Vorstoss deshalb, weil er oft aus der Bevölkerung hört, die Strassen würden vergoldet. Vielleicht können Antworten durch die Regierung präsentiert werden. Es geht ihm auch darum, herauszufinden, ob es unterqualifizierte Strassen gibt, die man zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden breiter machen sollte.

://: Mit 43:32 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird das Postulat überwiesen.

Nr. 1463

30. Integrierte Verkehrssimulation als Planungsbasis

2021/201; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) sagt, der Regierungsrat sei bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Andi Trüssel (SVP) sagt, dass die SVP-Fraktion den Vorstoss unterstützen werde.

Klaus Kirchmayr (Grüne) erzählt, dass ihn damals der Tiefbauchef zusammen mit dem Chef der für die Simulationen verantwortlichen Firma eingeladen hatte, um sich im Rahmen einer Präsentation mit dem Thema vertraut zu machen. Mittlerweile erkennt Klaus Kirchmayr, dass sein Postulat bestens erfüllt ist. Der Zustand der Simulationen, die in den letzten 12 bis 18 Monaten wesentliche Fortschritte gemacht haben, ist sehr gut. Vielleicht noch nicht ganz auf einem Stand wie z. B. in Helsinki, aber schon sehr nahe daran und die Entwicklung geht in eine richtige Richtung. Dieses Beispiel zeigt, dass eine direkte Diskussion mit der Verwaltung sinnvoll ist, um sich komplexe Zusammenhänge aufzeigen zu lassen. Entsprechend wäre er bereit, sein Postulat abschreiben zu lassen.

://: Das Postulat wird stillschweigend überwiesen und abgeschrieben.

Nr. 1452

31. Erleichterter Realisierungsprozess für klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur-Projekte

2021/204; Protokoll: ak

://: Das Traktandum ist abgesetzt.

Nr. 1464

32. Mehrfach- und Kapazitätsnutzung der Mobilität

2021/180; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) sagt, der Regierungsrat lehne das Postulat ab.

Marco Agostini (Grüne) dankt für die Beantwortung. Eine Ablehnung ist für ihn okay. Zwei, drei Sachen noch: Man hat vielleicht schon selber festgestellt, dass sowohl Strassen- als auch ÖV- und andere Mobilitätsnetze nicht richtig ausgelastet sind. Oft sind sie in den Morgen- oder Abendstunden stark belastet. Es scheint ihm, als gäbe es noch Möglichkeiten, in Zukunft darauf zu schauen, wie sich die Nutzung etwas besser verteilen liesse. Der Postulant wäre froh, wenn sich die Regierung dazu ihre Gedanken machen würde.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) fragt den Postulanten, ob er den Vorstoss nicht zurückziehen möchte.

Marco Agostini (Grüne) zieht den Vorstoss zurück.

://: Das Postulat ist zurückgezogen.

Nr. 1465

33. Fairplay auch bei obligatorischen Gesetzesabstimmungen: Schaffung eines Erläuterungsanspruchs in den Baselbieter Abstimmungsbüchlein für die jeweiligen landrätlichen Minderheiten

2021/143; Protokoll: mko, mf

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) sagt, der Regierungsrat lehne das Postulat ab.

Werner Hotz (EVP) sagt, dass sein Postulat Bezug nehme auf das kommunale Behördenreferendum, mit welchem ein Drittel der anwesenden Mitglieder des Einwohnerrats eine Urnenabstimmung verlangen können. Gemäss § 19 des Gesetzes über die politischen Rechte (GpR) müssen die Gemeinden festlegen, wer den Standpunkt der referendumsergreifenden Einwohnerratsmitglieder für die Erläuterungen darstellen soll, da es nicht – wie normalerweise beim fakultativen Referendum – ein eigentliches Referendumskomitee gibt. In Allschwil klappt das bestens. Alle zwei, drei Jahre gibt es dort eine solche Behördenreferendumsabstimmung mit fairen Informationen im Abstimmungsbüchlein.

Auf kantonaler Ebene gibt es kein entsprechendes Behördenreferendum. Entweder wird das fakultative Referendum, vertreten durch ein Referendumskomitee, ergriffen, oder Beschlüsse des Landrats unterliegen obligatorisch einer Urnenabstimmung, wenn das 4/5-Mehr nicht erreicht wird oder die Mehrheit der anwesenden Landräte einen Urnengang beschliesst. Das Postulat verlangt nun eine Ergänzung zum Bestehenden: Neu soll die Minderheit im Landrat bei der Erarbeitung des

Abstimmungsbüchleins beim obligatorischen Referendum miteinbezogen werden. Auf der kommunalen Ebene klappt das bestens.

Der Votant wäre sogar damit einverstanden, wenn es dahingehend geregelt würde, dass der Text von der Regierung verfasst würde. Es geht ihm einfach darum, dass die unterlegene Minderheit einen angemessenen Platz im Abstimmungstext erhält. Im neuen Abstimmungsbüchlein zum Sozialhilfegesetz wurde der gegnerische Standpunkt mit genau zwei Sätzen auf insgesamt 7 Seiten dargelegt. Werner Hotz ist selber für das Sozialhilfegesetz, findet es aber krass einseitig, wie wenig darüber im Abstimmungsbüchlein geschrieben wird. Alle Gegenargumente der Regierung scheinen lösbar, denn wie gesagt: auf Gemeindeebene klappt es bestens.

Damit wird nicht gesagt, dass die Informationen falsch sind. Sie sind einfach ungleich gewichtet. Der Standpunkt der Gegnerschaft soll angemessen Erwähnung finden. Ein Postulat heisst: prüfen und berichten. Der Postulant vertraut darauf, dass der Regierungsrat einen fairen Vorschlag macht, wenn sein Postulat überwiesen wird.

Tania Cucè (SP) schliesst sich ihrem Vorredner an. Die SP unterstützt das Postulat, es ist nichts gegen mehr und gleich gewichtete Informationen von beiden Seiten zu sagen.

Marc Schinzel (FDP) sagt, dass die FDP die Überweisung ablehne. Die Regierung hat gut begründet. Wenn in einer Abstimmung im Landrat das Vierfünftelmehr nicht erreicht ist, steht der Mehrheit eine ablehnende Minderheit entgegen, bei der es sich oft um eine amorphe Masse mit ganz unterschiedliche Positionen handelt. Es wäre schwierig, deren Motive und Ansichten auseinanderzuidividieren. Es wird auch richtigerweise darauf hingewiesen, dass damit das ganze Prozedere kompliziert würde und es einen viel längeren Vorlauf bräuchte. Das wäre demokratiepolitisch schlecht, denn man sollte möglichst rasch über Vorlagen abstimmen können, die der Landrat gutgeheissen hat. Wenn Werner Hotz unzufrieden ist, wie es mit dem Sozialhilfegesetz gelaufen ist, ist ihm nahezulegen, mit den Leuten zu reden. Es ist eine selbstverständliche Pflicht der Regierung (und gesetzlich festgehalten), die Sachlage objektiv und sachlich darzustellen, damit die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger unverfälscht eine Willensbildung vornehmen können. Die Regierung darf sich ja schliesslich auch nicht in einem Abstimmungskampf extrem engagieren. Marc Schinzel ist überzeugt, dass der Vorstoss von Werner Hotz nicht umsonst war und bereits bei der nächsten Abstimmung zwei, drei Sätze mehr im Abstimmungsbüchlein geschrieben stehen. Für die FDP-Fraktion bedeutet das Anliegen nur eine unnötige Bürokratisierung, die das Prozedere beschweren würde und zudem nicht ganz vergleichbar ist mit einer Gemeinde, da man bei einer landrätlichen Gegnerschaft wesentlich diffuser unterwegs ist, als wenn eine Gruppe in der Gemeinde das Behördenreferendum aktiv ergreift.

Da die SVP immer wieder mal auf der Verliererseite steht, hat, so **Peter Riebli** (SVP), der Vorstoss von Werner Hotz bei seiner Fraktion primär eine gewisse Sympathie ausgelöst. Da man aber auch weiss, dass es immer wieder mal zu unheiligen Allianzen kommt, wenn Linke und Rechte zusammen das Vierfünftelmehr verhindern, ist ihm nicht ganz klar, wer dann im Abstimmungsbüchlein die Gegendarstellung für sich beanspruchen darf. Schlimmstenfalls schreiben dann drei Parteien ins Büchlein, weshalb sie als Minderheitenpartei dagegen gestimmt haben. Es ist auch nicht einzusehen, wie man bei einer obligatorischen Verfassungsabstimmung eine Minderheit zu Wort kommen lassen möchte, wenn es um lediglich drei oder vier Gegenstimmen ging. Es ist für ihn eine absolute Selbstverständlichkeit, dass die Regierung in der Abstimmungsunterlage auch die gegenteiligen Meinungen gebührend berücksichtigt. Dass aber Parteien, oder Teile davon, die das Vierfünftelmehr verhindert haben, eine Gegendarstellung erhalten, würde das Abstimmungsbüchlein nicht auf-, sondern aufgrund der unterschiedlichen Motivationslage verkomplizieren und damit abwerten. Die Regierung führt sehr schön aus, weshalb dies auf Kantonebene nicht gangbar ist. Die SVP ist von diesen Argumenten überzeugt und wird die Überweisung ablehnen.

Béatrix von Sury d'Aspremont (Die Mitte) weist auf einen wichtigen Satz in der Antwort des Regierungsrats hin: Dass es nämlich in der Verordnung zum Gesetz über die politischen Rechte bereits Grundlagen gibt und dass auch die bundesgerichtliche Rechtsprechung voraussetzt, was es braucht, um die Standpunkte wiederzugeben. Somit ist für die Mitte/glp-Fraktion die Sache klar

und sie lehnt das Postulat ab, denn der Auftrag ist erfüllt und der Regierungsrat weiss, was er zu tun hat und dass er die ganze Situation so objektiv wie möglich darzustellen hat.

Adil Koller (SP) hat interessiert zugehört, als Marc Schinzel von der «amorphen Masse» sprach. Bei der FDP hiess dies früher Borderline-Fraktion. Die Argumentationswalze, die über einen gerollt ist, war ziemlich technisch bestückt. Wenig gehört hat man aber, dass es im Baselbiet mit dem Vierfünftelmehr eine demokratiepolitische Eigenheit gibt. Bis vor ein paar Jahren mussten Beschlüsse noch einstimmig gefasst sein. Dieser Eigenheit muss man nun irgendwie gerecht werden. Es sind sich hoffentlich alle einig, dass dies im heutigen System nicht der Fall ist. In den letzten Jahren gab es einige Male die Situation, dass z. B. die SVP-Fraktion gegen ein Gesetz gestimmt hat und es vors Volk kam. Und es gab die Sache mit dem Sozialhilfegesetz. Zwei Sätze im Abstimmungsbüchlein sind nicht ausgewogen und die Bevölkerung kann sich auf dieser Basis keine fundierte Meinung bilden. Das wäre aber das Ziel, denn ganz viele Menschen informieren sich über dieses Büchlein. Ein Postulat ist ja keine Motion, die genau vorgibt, was drinzustehen hat, sondern eine Prüfung zur Verbesserung. Dass man in dem Bereich vorwärtsgehen muss, ist klar, denn die vorhin erwähnte Eigenheit besteht und man wird ihr heute nicht gerecht. Zudem gibt es auch bei den Ja-Stimmen unterschiedliche Haltungen.

Andrea Heger (EVP) knüpft an den Hinweis von Adil Koller an, dass es sich beim Vorstoss um ein Postulat handle, das zum Prüfen und Berichten auffordert. Was Werner Hotz an Beispielen gebracht hatte, «verhebt» vielleicht nicht durchgehend, wenn sie von Marc Schinzel hört, dass von der Gemeindeebene nicht alles auf die Kantonebene übertragen werden kann. Da es aber um ein Postulat geht, kann der Regierungsrat darüber berichten, was «verhebt» und was nicht. Das von Marc Schinzel erwähnte Wort «amorph» heisst gestaltlos, was für sie die Frage aufwirft, was denn daran so schlimm ist? Vielleicht geht es auch um die Bürokratisierung, die Marc Schinzel verhindern möchte. Aus den Protokollen der Landeskantlei, die alles andere als gestaltlos arbeitet, lassen sich die Argumente, die im Landrat vorgekommen sind, herauslesen. Wenn darin fünf verschiedene Argumente auftauchen, hat das Volk das Anrecht, dies zu wissen.

Peter Riebli sagte, dass die vier Fünftel angemessen gewichtet werden sollen. Das ist korrekt, aber wenn die Minderheit, die mindestens ein Fünftel ausmacht, lediglich zwei Sätze erhält, besteht nun mal ein Ungleichgewicht, wenn die Haltung der Mehrheit, die höchstens vier Fünftel ausmacht, 7 Seiten einnimmt. Rechnerisch scheint das unlogisch. Kurz: Bürokratisierung ist Fairplay nicht entgegengesetzt. Überlasse man es also der Regierung, gute Vorschläge zu machen.

Werner Hotz (EVP) geht es darum, dass bei einer Abstimmung eine adäquate Meinungsbildung vonstattengehen könne. Es erschliesst sich ihm nicht, weshalb es auf Ebene Einwohnerrat so völlig anders sein soll und es der Gemeinderat hinbekommt, gegenteilige Standpunkte im Abstimmungsbüchlein abzubilden und dies auf Ebene Kanton nicht möglich sein soll. Es existieren selten fünf, sondern maximal zwei oder drei Meinungen. Es wird darauf vertraut, dass die Behörden es hinkriegen, die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger korrekt zu informieren und die Meinungen adäquat im Abstimmungsbüchlein abzubilden.

Marc Schinzel (FDP) ist erstaunt, was sein Votum alles ausgelöst hat. Er musste sich bei Christina Jeanneret-Gris erkundigen, was Borderline medizinisch bedeutet. Auch der Gemeinderat bildet nicht immer alles korrekt ab. Es ist eine Illusion, zu meinen, man könne dies mit dieser Übung besser hinkriegen. Es ist heute schon Pflicht des Regierungsrats, sachlich zu informieren und auch die Gegenstandspunkte abzubilden. Dies gelingt in aller Regel auch. Als Informationsquelle dient auch das Landratsprotokoll, dort kann jede einzelne Meinung zu einer Vorlage nachgelesen werden. Die Frage stellt sich, wieviel Platz eine deutliche Minderheit gegenüber mehreren anderen Meinungen einnehme. Dies wird zu einem Schaulaufen der Eitelkeiten. Das bringt nichts. Es existiert eine Pflicht des Regierungsrats zur sachlichen Information. Darüber sind sich alle einig. Es kann durchaus interveniert werden, wenn man nicht einverstanden ist, sei es im Vor- oder im Nachfeld. Beim Bundesbüchlein ist der Inhalt jeweils ein Riesenpolitikum und einige haben immer das Gefühl, dass ihre Meinung zu wenig abgebildet sei, obwohl es sehr detaillierte Regelungen

darüber gibt. Eine Gesetzesanpassung ist nicht zielführend. Das direkte Gespräch bei Uneinigkeit mit dem vorgeschlagenen Text hilft mehr.

Markus Dudler (Die Mitte) hat ein grosses Problem mit diesem Vorstoss, weil die Landratsmitglieder eigentlich ihr Abstimmungsverhalten – ausser bei Nicht-Einbürgerungen – nicht begründen müssen. Dieser Grundsatz würde stark geritzt oder sogar verletzt werden. Die Forderungen des Vorstosses können deshalb nicht umgesetzt werden. Es ist die Aufgabe der Verwaltung resp. des Regierungsrats, den Text sachlich abzufassen und nicht diejenige des Landrats.

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) appelliert an den Landrat, das Postulat abzulehnen. Landratsmitglieder müssen ihre Abstimmungen nicht begründen. Nichtorganisierte Minderheiten würden mit dieser Forderung einem Referendumskomitee gleichgestellt. In der Praxis wäre es schwierig, die Minderheiten zu definieren, eine Einigung über die Begründung zu erzielen und einen entsprechenden Text abzubilden. Dies würde ein sehr hohes Beschwerdepotential bergen. Wie auch immer geprüft und berichtet wird; das Vorhaben lässt sich nicht umsetzen. Die Pro- und Kontra-Argumente müssen bereits heute sachlich abgebildet und im Abstimmungsbüchlein entsprechend berücksichtigt werden. Das ist in der Verordnung zum Gesetz über die politischen Rechte festgeschrieben. Die Landeskanzlei wacht darüber und hat schon mehrfach Texte an die Direktionen zurückgeschickt und moniert, sie seien nicht ausgewogen und sollten überarbeitet werden.

Zum konkreten Beispiel «Abstimmungsbüchlein zum Sozialhilfegesetz»: Zur Begründung des Abzugs von CHF 40 enthält dieses zwei Sätze Kontra, aber auch nur zwei Sätze Pro. Es wird sehr genau auf eine ausgewogene Ausgestaltung geschaut. Als Grundlage wird das Landratsprotokoll verwendet. Wenn jemand seine Meinung zur Ablehnung einer Vorlage nicht begründet, ist diese im Protokoll natürlich auch nicht enthalten.

Bereits jetzt existieren 15 Wochen Vorlauf zwischen dem Entscheid des Landrats und der Abstimmung, was sehr lang ist. Mit dem initiieren eines solchen Prozesses, dass Minderheiten ihre Stellungnahme einreichen können müssen, würde diese Zeitdauer noch erheblich verlängert. Dies kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein. Dem Regierungsrat und der Landeskanzlei ist es ein grosses Anliegen, dass das Abstimmungsbüchlein so ausgestaltet ist, dass alle im Landrat genannten Argumente in einem ausgewogenen Mass abgebildet werden. Der Landrat wird gebeten, den Vorstoss abzulehnen.

://: Mit 43:33 Stimmen bei 1 Enthaltung wird das Postulat abgelehnt.

Nr. 1466

34. Viertelstundentakt auf der künftigen BLT-Linie 19 (WB)

2021/245; Protokoll: mf

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat lehne die Motion ab.

Urs Roth (SP) freut sich über die heutige Behandlung seines Anliegens. Der Regierungsrat lehnt das Geschäft ab. Der Redner kann dem Regierungsrat nur in einem Punkt zustimmen: Prüfen und Berichten bringt nichts, da alles bereits abgeklärt worden ist, deshalb wird die Motion nicht in ein Postulat umgewandelt. Der Regierungsrat möchte die Taktverdichtung erst im Rahmen des nächsten, des 10. Generellen Leistungsauftrags (GLA) für die Jahre 2026 – 2029 nochmals in Erwägung ziehen. Der Redner hält an der Motion fest und fordert eine Umsetzung der Taktverdichtung nach Vollendung des Bauvorhabens bereits auf den Fahrplanwechsel 2022/2023. Die Zustimmung zu dieser Motion ist für das Waldenburger Tal enorm wichtig. Deshalb ist auf eine breite Unterstützung und Solidarität für dieses Anliegen zu hoffen.

Die Entwicklung des Waldenburger Tals war schon immer sehr eng mit der Geschichte der Waldenburgerbahn verknüpft. Zu Recht wurde das «Waldenburgerli» als Lebensader des Tals bezeichnet.

Es ist deshalb unbestritten, wie wichtig diese Bahn für die Identität und die weitere Entwicklung des Tals ist. Ein Tal, das auf eine zwar reiche Industriegeschichte zurückblickt, heute aber als äusserst «strukturschwach» bezeichnet werden muss. Der kürzlich in der bz erschienene Artikel «Die vergessene Schweiz – am Beispiel des Waldenburgermals» lässt an den Begriff «lost valley» erinnern. Entscheidend ist jetzt aber der Blick nach vorne: Das Neubauvorhaben des Tals – ein Jahrhundertprojekt – bietet eine grosse Chance. Der Redner ist sehr optimistisch, dass die Entwicklung dadurch weiter- und vorwärtsgeht.

Über CHF 300 Mio. werden in die Infrastruktur der neuen Bahn investiert. Momentan existiert eine über 10 km lange Grossbaustelle. Der BLT und den involvierten Bauunternehmungen ist ein Kränzlein zu winden. Bisher haben alle einen hervorragenden Job gemacht. Die Inbetriebnahme der neuen BLT-Linie 19 Ende 2022 ist nun eine grosse Chance. Dies nicht nur wegen dem neuen Rollmaterial, sondern es bietet auch die Chance zur Verbesserung des Angebots. Bisher fuhr die WB im 30'-Takt und während der Stosszeiten im 15'-Takt. Mit der Weiterentwicklung der Infrastruktur sind nun ausreichend Rollmaterial und genügend Kreuzungspunkte vorhanden. Es braucht nur einige Personen zusätzlich, um die Fahrzeuge zu lenken. Mit einem attraktiven öV-Angebot könnten zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner ins Waldenburgermal angezogen und auch das wirtschaftliche Potential der Region besser genutzt werden. Die Anbindung an das gesamtschweizerische Schienennetz könnte auf einen Schlag verbessert werden.

Ja, die Taktverdichtung der neuen Tramlinie 19 wird Mehrkosten verursachen. Aber die immer wieder kolportierten Mehrkosten von CHF 2,3 Mio. sind viel zu hoch veranschlagt. Andreas Büttiker, Direktor BLT, hat öffentlich kundgetan, dass die Mehrkosten maximal CHF 0,8 Mio. ausmachen. Es handelt sich um belastbare Daten, die von Fachleuten der BLT kalkuliert wurden. Der Regierungsrat hat in der Zwischenzeit Kenntnis davon. Die Angebotsverbesserungen sind immens. Die Mehrkosten sind im Gegenzug moderat und bewegen sich in einem sehr vertretbaren Rahmen. Dies verleiht dem Tal einen Schub und macht es als Arbeits- und Wohnort sogleich attraktiver. Der Landrat wird um Unterstützung für dieses Anliegen gebeten, auch aus anderen Regionen des Kantons.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) möchte richtigstellen, dass die Zahl damals im Hinblick auf den 9. GLA so genannt worden sei. Diese stimmt aber nicht. Der 9. GLA ist in Kraft. Die Differenz für die Einführung eines durchgehenden Viertelstundentakts beträgt tatsächlich CHF 0,8 Mio. Allerdings: Das Waldenburgermal ist keineswegs verloren gegangen, schon gar nicht im Kanton Basel-Landschaft. Im Moment wird viel in die Lebensader des Waldenburgermals investiert. Der Redner hatte keine Freude am zitierten bz-Artikel; das Tal wurde zu Unrecht so bezeichnet. Das Waldenburgermal hat Potential. Im Rahmen des 10. GLA wird geprüft, ob der Takt erhöht werden soll. Es existiert heute bereits ein Viertelstundentakt, nämlich dann, wenn es ihn braucht und viele Leute unterwegs sind. Die Frage ist, ob der Viertelstundentakt immer angeboten werden soll oder schwerpunktmässig nur dann, wenn er auch vielen einen Nutzen bringt. Wichtig ist, dass während den Stosszeiten ein starkes Angebot vorhanden ist. Dieses ist gegeben. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass jetzt nicht der richtige Moment sei, den Takt zu erhöhen – auch wenn die Bahn Ende Jahr ihren Betrieb aufnehmen wird.

Kürzlich wurde im Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret) festgehalten, dass der Landrat alle vier Jahre einen Generellen Leistungsauftrag für das Angebot im öffentlichen Verkehr beschliesst. Es ist wichtig, eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen. Mit dem 10. GLA für die Periode 2026–2029 ergeben sich noch weitere Bedürfnisse. Wenn bereits jetzt Geld verteilt wird, fehlt es dann vielleicht für diese anderen Bedürfnisse. Die Takterhöhung wird sicher angeschaut werden. Die Kenntnis darüber, wie das neue Angebot aufgenommen wird, wird bei der Entscheidungsfindung helfen. Sollte der Bedarf gegeben sein, kann der Takt auch zwi-schendurch angepasst werden.

Letztes Argument: Es ist widersinnig, wenn ein Viertelstundentakt auf der Zubringerstrecke eingeführt wird, während der Bahnhof in Liestal erst im 2025 fertig umgebaut ist. Deshalb ist die Erarbeitung des 10. GLA (ab 2026) der richtige Zeitpunkt, um die Frage für die Einführung des Viertelstundentakts zu prüfen.

Fazit: Die Zahl wurde korrigiert, die Haltung des Regierungsrats bleibt dennoch bestehen, dass der richtige Moment, um die Frage zu prüfen, anlässlich des 10. GLA sein wird.

Markus Meier (SVP) dankt Regierungsrat Isaac Reber für sein Votum. Dies entspricht komplett der Haltung der SVP-Fraktion, die die Motion ablehnt. Eine Nuance: Es ist nicht nur ein Stück weit, sondern definitiv der falsche Zeitpunkt, darüber zu beraten.

Bálint Csontos (Grüne) spricht für eine grosse Mehrheit der Grüne/EVP-Fraktion. Er fährt schon sein ganzes Leben mit dem Waldenburgerli und ist deshalb vielleicht nicht ganz neutral. Er kennt es zu jeder Tages- und Nachtzeit (zum Viertelstunden-, Stundentakt oder wenn es gar keinen Takt hat). Es bietet sich eine Riesenchance. Die Infrastruktur ist vorhanden. Die Baustelle ist riesig und nicht nur angenehm, sondern teilweise für das Gewerbe schwierig. Letztlich geht es darum, auf einfachem Weg bis ganz hinten ins Tal zu gelangen, zu jeder Zeit. Sobald die Abschreibungen für die Infrastruktur zu laufen beginnen, soll der Betrieb ebenso zu laufen beginnen und davon vom ersten Tag an profitiert werden können.

Eine kleine Bemerkung zum Thema Angebot und Nachfrage: Wenn die WB im Viertelstundentakt fährt, ist sie auch voll. So wird es auch in Zukunft bei einer durchgehenden Einführung des Viertelstundentakts sein.

Susanne Strub (SVP) sagt, das Waldenburger Tal bestehe nicht nur aus öV-Fahrern. Aus Solidarität gegenüber den KMU spricht sie sich gegen die Motion aus. Das Tal ist durch den Umbau gefordert und soll zur Ruhe kommen. Wenn die Fahrgastzahlen wirklich hoch sind und eine Takterhöhung nötig ist, wird sie diese als Erste unterstützen. Von einem vergessenen Tal zu sprechen, wenn gerade CHF 300 Mio. investiert werden, ist nicht ganz richtig. Es soll an die KMU gedacht werden, die jetzt schon an den Rotlichtern stehen und in Zukunft an den Barrieren stehen werden.

Linard Candreia (SP) verweist auf die super öV-Infrastruktur des Waldenburger Tals. Mit dem Landratsbeschluss vom 17. Dezember 2015 wurde ein mutiges Signal in das Tal geschickt. Die peripheren Regionen müssen öV-mässig gut versorgt werden. Dies steigert die Wohnattraktivität beider Frenkentaler. Längerfristig wird so der Dichtestress in der Agglomeration gebremst. Mehr Optimismus ist angezeigt! Die Einführung des Viertelstundentakts ist ein logischer Akt und zukunftsweisend. Die Kosten sind verhältnismässig.

Thomas Eugster (FDP) wiederholt, dass der Zeitpunkt falsch sei. Die meisten aus dem Waldenburger Tal steigen in Liestal um. Der Abnehmer ist noch nicht bereit. Es wird weiterhin eine grosse Baustelle am Bahnhof Liestal existieren. Für die Reisenden ist das Umsteigen unattraktiv. Zum jetzigen Zeitpunkt ist es hinausgeworfenes Geld. Eine schlechte Erschliessung wurde suggeriert, dies stimmt nicht. Im Vorstoss geht es um einen Viertelstundentakt. Die Erreichbarkeit ist absolut gegeben. Die Rede ist von Nebenverkehrszeiten mit einigen wenigen Leuten in der Waldenburgerbahn. Der richtige Zeitpunkt wird der 10. GLA sein. Dann wird man über konkrete Zahlen und somit über einen gewissen Hintergrund verfügen, um darüber diskutieren zu können. Die FDP-Fraktion wird – mit einer prominenten Ausnahme – die Motion nicht unterstützen.

Andrea Kaufmann (FDP) hat natürlich eine andere Sichtweise. Es geht heute um einen wichtigen Entscheid für das Waldenburger Tal. Die Bevölkerung ist dem Landrat sehr dankbar für die Sprechtung des Baukredits für die neue Bahn. Der Umbau läuft auf Hochtouren. Die Bevölkerung freut sich sehr auf die neue WB. Den Bauarbeitern ist ein Kränzlein zu winden. Die Baustelle geht voran, es wird auf die Sicherheit geachtet – ein grosses Danke an alle Beteiligten.

Während der Bauzeit wird das Tal mit Bussen bedient. Mit dem 15'-Takt bzw. bei Stosszeiten 7,5'-Takt wird die Bevölkerung sehr gut bedient und sogar fast verwöhnt. Wenn man sich nach fast zwei Jahren wieder auf einen 30'- bzw. 15'-Takt umstellen muss, ist das hart.

Es ist ganz klar, dass das Waldenburger Tal die neue, sichere, moderne und zuverlässige Verkehrsanbindung braucht. Das ist die Grundlage für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Tals. Es wird schwierig sein, dass sich Weltfirmen im Tal ansiedeln oder die Einwohnerzahl in die Höhe schießt. Aber wer weiss? Womöglich gibt es eine positive Überraschung und die eine oder andere Gemeinde im Waldenburger Tal wird plötzlich zur Gebergemeinde und ist nicht mehr vom Finanzausgleich abhängig. Damit wäre das Unterbaselbiet sicher nicht unzufrieden. *[Heiterkeit]*

Die Pluspunkte im Waldenburger Tal: Tourismus, Freizeit, eine wunderschöne Naturlandschaft und ein abwechslungsreiches Kulturleben. In diesen Bereichen ist man auf einen ausgezeichneten öV

und auf Topverbindungen angewiesen. Dass sich der Regierungsrat bereit erklärt hat, im Rahmen des 10. GLA eine Taktverdichtung zu prüfen, ist zwar lobenswert. Jedoch verstreichen bis dahin wichtige Jahre. Warum jetzt nicht mutig sein und den Schritt gehen? Die zusätzlichen Kosten sind überschaubar. Es wäre ein wichtiges Bekenntnis zum Tal und seinen Einwohnern. Der Landrat soll sich einen Ruck geben und der Motion zustimmen. Es ist eine gute Investition in das schöne Waldenburger Tal. Andrea Kaufmann möchte nie mehr in den Medien lesen, dass ihr Tal eines der traurigsten Täler der Schweiz sein solle. Die Bevölkerung des Waldenburger Tals weiss seine Vorzüge zu schätzen und die Rednerin wohnt sehr gerne dort.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) verlängert die Landratssitzung gemäss § 73 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Landrats um maximal eine halbe Stunde.

Thomas Noack (SP) gibt Thomas Eugster recht. Die Leute steigen in Liestal von der WB in den Zug um bzw. umgekehrt. Das Umsteigen in Liestal ist nicht ganz einfach. Der Fernverkehrstakt ist nicht symmetrisch. Dementsprechend liegt der Halbstundentakt immer falsch; er passt nie auf alle Fernverkehrszüge. Deshalb soll es jetzt angegangen werden. Mit dem Viertelstundentakt nach Basel wird das Problem nicht mehr bestehen. Aktuell aber schon noch. Mit dem Viertelstundentakt der WB könnte das Problem behoben werden. Die maximale Wartezeit würde 12–13 Minuten betragen. Durch die Inbetriebnahme der neuen Bahn erfährt sie einen Motivationsschub. Es wird sichtbar, dass der Umbau funktioniert, sie soll genutzt werden und deshalb ist auch genau jetzt der richtige Moment, den dichten Takt einzuführen.

Eine Bemerkung zum Stau: Der Viertelstundentakt ist während Spitzenzeiten ohnehin eingeplant. Bei einer Ausdehnung dieses Takts auf den ganzen Tag ist nicht die stauanfällige Zeit betroffen. Der Redner hat kürzlich eine Anfrage im Landrat eingegeben. Der Regierungsrat hat damals glaubhaft versichert, das mit dem Bau auch das Stauproblem in Bubendorf gelöst sei.

Franz Meyer (Die Mitte) ist als Laufentaler Parlamentarier einer Region, die verkehrstechnisch nicht auf Rosen gebettet ist und hat deshalb eine gewisse Sympathie für den Vorstoss. Ziel muss sein, alle Regionen mit einem Viertelstundentakt zu versorgen. Regierungsrat Isaac Reber hat aber auch Recht: In der Regel sollte man im Rahmen des GLA-Prozesses das Angebot für den öffentlichen Verkehr definieren. Hier jedoch kann mit relativ überschaubaren Mitteln – mit CHF 800'000 – für das Waldenburger Tal ein Mehrwert geschaffen werden. Die Mitte/glp-Fraktion unterstützt deshalb den Vorstoss.

Michel Degen (SVP) spricht für eine Minderheit der SVP-Fraktion und wird die Motion unterstützen. Mit enormen Aufwand wird eine neue Bahn gebaut. Es ist nicht mehr ein «Bähnli», sondern eine moderne Bahn, welches das Waldenburger Tal aufwertet. Wenn schon so viel Geld investiert wird, soll dies doch auch optimal genutzt werden. Darum bietet sich ein Fahrbetrieb mit einem durchgehend straffen Takt an. So wird die Bahn attraktiver und eine echte Alternative auch für spontane Fahrten. Natürlich gibt es mehr Schliessungen bei den Bahnübergängen, aber die Wartezeiten werden durch modernere Steuerungen auch reduziert und der motorisierte Verkehr dadurch weniger lange aufgehalten. Die Mehrkosten, verursacht durch mehr Personal, mehr Energie und stärkere Abnutzung, sind überschaubar. Die Motion soll überwiesen werden.

Andrea Heger (EVP) ist auch Waldenburger Talerin und möchte nicht alle Argumente ihrer Vorredner wiederholen. Sie zeigt sich erstaunt über Thomas Eugster, der sich im letzten Wahlkampf als grosser Verfechter und Unterstützer für einen guten öV von Liestal dargestellt hat. Mehrfach hat er die Wichtigkeit von hohen Fahrgastzahlen resp. Umsteigepersonen erwähnt, damit in Liestal weiterhin gute Verbindungen bestehen bleiben. Als Liestaler sollte er ebenfalls daran interessiert sein, dass die Bevölkerung des Waldenburger Tals nicht nur umsteigt, sondern auch nach Liestal kommt, was so auch erfolgt. Liestal wird als Einkaufszentrum genutzt. Sich nun gegen die Motion zu stellen, passt nicht ganz.

Die Rednerin dankt der Mitte/glp-Fraktion für die Unterstützung und auch dem Regierungsrat – sollte die Motion abgelehnt werden – für die Zusage einer Prüfung zwischendurch, damit eine gute Verbindung bestehen wird.

Yves Krebs (glp) hätte als Leimentaler jeden Grund, die Motion abzulehnen, mit der Begründung, es seien schon CHF 300 Mio. ausgegeben worden, und jetzt noch einen Viertelstundentakt, während dem im Leimental CHF 30 Mio. für den Margarethenstich zu viel waren. Jedoch denkt Yves Krebs auch als Kantonspolitiker. Im Unterbaselbiet wird jedes Entwicklungsprojekt abgelehnt. Die Leute haben Angst vor dem Wachstum. Aber beim Waldenburgertal handelt es sich um eines der wenigen Gebiete im Kanton, welches weiterentwickelt werden könnten und dessen Bevölkerung eine Entwicklung auch möchte. Dafür ist ein attraktives öV-Angebot unabdingbar. Mit einem bescheidenen Mehrbetrag für den Viertelstundentakt steht der Redner mit voller Überzeugung hinter der Motion.

Thomas Eugster (FDP) antwortet Andrea Heger, dass der öV wichtig sei und er sich auch weiterhin einsetzen werde für Schnellzughalte in Liestal, für eine gute Anbindung, für eine Zentrumsregion – die bei den SBB auch als solche gelte. Alle müssen sich jedoch der Verantwortung bewusst sein, dass Gelder im öV möglichst effektiv eingesetzt werden müssen. Zurzeit sind die Bedingungen nicht ideal aufgrund der Baustellen, Anschlüsse etc. Natürlich erwischt man den Schnellzug, muss aber dennoch 13 Minuten darauf warten. Es ist eine Frage von Verhältnis und Wirkung. Das Geld, das hier eingesetzt wird, fehlt an anderen Ecken.

Simon Oberbeck (Die Mitte) hat ein Déjà-vu vom Läuferfingerli und stellt deshalb den Ordnungsantrag auf Schliessung der Rednerliste.

://: Mit 53:18 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird die Rednerliste geschlossen.

Markus Meier (SVP) ist nicht nur Kantonal- sondern auch Regionalpolitiker. Das Waldenburgertal hat im letzten GLA mit diesem Ausbauprojekt den Jackpot gezogen. Viele andere haben zurückgesteckt. Wenn man schon in einer Gewinnersituation ist und über Gebühr etwas fordert, was in zwei Jahren mit dem 10. GLA ohnehin angeschaut wird, und die Geduld dafür nicht aufbringt, ist dies unverständlich.

Markus Graf (SVP) spricht als Vertreter des Wahlkreises Gelterkinden, immerhin sei ja nun der Lokalpatriotismus ausgebrochen. Die Einwohnerzahl der Gemeinden im Waldenburgertal, den Hauptprofiteuren, beträgt rund 7'000 Leute. Im Wahlkreis Gelterkinden (exklusiv Gelterkinden) leben ebenfalls rund 7'000 Leute. Dort funktioniert teilweise ein Stundentakt. Wo ist da die soziale Gerechtigkeit?

://: Mit 50:22 Stimmen bei 1 Enthaltung wird die Motion überwiesen.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) schliesst die Sitzung um 17.15 Uhr und wünscht allen Anwesenden schöne Ostertage.

Nr. 1433

63. Bäume entlang Kantonsstrassen und im öffentlichen Raum
2021/456; Protokoll: ak

://: Das Traktandum ist abgesetzt.

Nr. 1453

78. Anschlusslösung Grundschule Metall

2022/208; Protokoll: bw

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) erinnert daran, dass bereits Ende März mit einer Medienmitteilung kommuniziert worden sei, dass neue Wege für die Grundschule Metall (GSM) gesucht werden. Die gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

Frage 1: Ist sich der Kanton bewusst, dass mit dem Wegfall der Grundschule Metall viele Lehrstellen bei uns im Baselbiet im Bereich der MEM-Branchen verloren gehen könnten?

Dem Kanton ist es sehr wichtig, dass das Lehrstellenangebot in diesem Bereich erhalten bleibt. Es handelt sich um Lehrstellen im technischen Bereich – Polymechniker, Produktionsmechaniker, Automatiker, Konstrukteure, Baumaschinenmechaniker, Landmaschinenmechaniker, Motorgerätemechaniker – Berufe also, in denen ein Fachkräftemangel zu verzeichnen ist. Aus diesem Grund hat die Hauptabteilung Berufsbildung einen runden Tisch initiiert. Dabei werden die beteiligten Branchen und Betriebe proaktiv dabei unterstützt, eine gute Anschlusslösung zu finden. Das Wort «Schule» ist beim Begriff Grundschule Metall etwas irreführend. Bei der Grundschule Metall handelt es sich um eine Lehrwerkstatt für das erste Lehrjahr in den genannten Berufen der Maschinenindustrie. Das bedeutet, dass die Lernenden anstatt in den Betrieben in der Grundschule Metall arbeiten. Die GSM ist deshalb ein Teil der betrieblichen Ausbildung, die im Aufgabenbereich der Branchenverbände und der Betriebe liegt. Es handelt sich also nicht um eine Schule, die im Aufgabengebiet des Kantons läge.

Frage 2: Was sind die Gründe, weshalb ein über viele Jahrzehnte gut funktionierendes System, von Seiten Kanton plötzlich aufgelöst und nicht weiter unterstützt wird?

Die Grundschule Metall wurde vor 80 Jahren gegründet. Die Umstände waren damals völlig anders. Es gab einen Lehrstellenmangel und es bestand die Befürchtung, dass nicht so viele Mechaniker ausgebildet werden können, wie die Industrie benötigte. Deshalb wurde eine staatliche Lehrwerkstätte gegründet. Die Ausbildung der Lernenden ist heute eine Verbundaufgabe zwischen den Betrieben, den Organisationen der Arbeitswelt (OdA) und dem Kanton. Jeder Akteur übernimmt dabei seine gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben. Der Kanton ist für die schulische Ausbildung, die Betriebe und OdA für die betriebliche Ausbildung zuständig. Wenn Lehrbetriebe nicht die ganze betriebliche Ausbildung abdecken können, können sie sich beispielsweise zu Verbänden zusammenschliessen oder diesen Aspekt an einen anderen Akteur delegieren. Mit der heutigen Lösung der Grundschule Metall subventioniert der Kanton Basel-Landschaft diejenigen Lehrbetriebe, die die Schule in Anspruch nehmen. Das ist gegenüber anderen Lehrbetrieben in anderen Branchen unfair. Ferner gibt es mittlerweile auch private Anbieter auf dem Markt, die kostendeckende Preise berechnen, das gleiche Angebot aufweisen und direkt durch die staatliche Schule konkurrenziert werden. Diese Anbieter monieren diese Konkurrenzsituation immer vehementer. Die staatliche Subventionierung einiger weniger Lehrbetriebe passt deshalb seit längerer Zeit nicht mehr ins System. Das bedeutet aber nicht, dass die Grundschule Metall abgeschafft werden soll. Der Kanton ist offen für neue Lösungen. Sicher ist aber, dass die Subventionierung einer einzelnen Branche und einzelner Betriebe und die Konkurrenzierung privater Anbieter jetzt aufhören muss. Mit dem im August 2023 auslaufenden Mietvertrag auf dem Schildareal ist der richtige Zeitpunkt gekommen, diese Sache anzupacken, zu diskutieren und Lösungen zu erarbeiten, wie die Schule in Zukunft neuorganisiert werden kann.

Im aktuellen Schuljahr 2021/22 besuchen übrigens 20 Lernende die GSM. In den Vorjahren waren es zum Teil wesentlich weniger. Zudem bauen nun grössere Firmen, wie beispielsweise Endress+Hauser und Ronda, ihre eigenen Werkstätten auf. Das bedeutet, dass sie als Kunden der GSM wegfallen werden. Für das kommende Ausbildungsjahr ab August 2022 haben sich bis Ende März lediglich drei Lernende angemeldet.

Frage 3: Ist der Kanton bereit, sich im Sinne einer guten Lösung auch weiterhin finanziell an einem Ersatzangebot zur Grundschule Metall zu beteiligen und/oder eine Übergangslösung zu finanzieren?

Der runde Tisch wurde eingerichtet, um die Branchenverbände und Lehrbetriebe bei einer Lösungsfindung proaktiv unterstützen zu können. Es ist dem Kanton sehr wichtig, dass die Ausbildung so weiterläuft. Die drei betroffenen Branchenorganisationen – Swissmechanic, Swissemem und AM Suisse Nordwest – und auch grössere Lehrbetriebe sind am runden Tisch beteiligt. Dieser Prozess befindet sich im vollen Gange.

Frage 4: Wie könnte aus Sicht des Kantons eine solche Übergangslösung aussehen?

Der Kanton ist völlig offen, was Lösungen betrifft. Denkbar ist beispielsweise ein kostendeckendes Angebot oder auch ein anderes Modell wie Blockzeiten oder eine andere Organisationsform. Der Regierungsrätin ist sehr wichtig, dass die Branchenverbände und Betriebe ihre Vorschläge einbringen und dann zusammen darüber diskutiert wird, welche Lösung zukunftsträchtig ist.

Frage 5: Was sind die nächsten Schritte von Seiten Kanton und welche Hilfe wird der Grundschule Metall resp. den Branchenverbänden angeboten?

Eine Auslegeordnung wurde erstellt und es werden nun verschiedene Varianten ausgearbeitet und geprüft, um eine fundierte Entscheidungsgrundlage zu erhalten. Es gab bereits mehrere Austauschrunden mit den OdA-Vertretungen, an denen auch die Wirtschaftskammer involviert war. Zwei runde Tische haben stattgefunden. Als nächstes werden Ende April die Lehrbetriebe miteinbezogen.

Eine starke Berufsbildung liegt der Regierungsrätin sehr am Herzen. Aus diesem Grund wird Hand geboten, der Prozess sehr proaktiv unterstützt und die Betriebe und Branchen werden an einen Tisch gebracht, um eine gute Lösung zu suchen.

Marc Scherrer (Die Mitte) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stattgegeben.

Marc Scherrer (Die Mitte) dankt für das konstruktive Feedback. Es stimme, es sei ein Stückweit branchenfremd, dass der Kanton diese Schule finanziert. Allerdings gibt es eine gewisse Historie der Grundschule Metall und das muss in diesem Prozess entsprechend berücksichtigt werden. Die Offenheit des Kantons wird sehr begrüsst. Es gab zwei runde Tische und ein dritter befindet sich in Planung. Retroperspektiv ist zu sagen, dass die runden Tische sehr kurzfristig stattgefunden haben. Der erste runde Tisch fand beispielsweise im Januar statt. Wenn man im Sommer 2023 raus muss, ist das für eine grosse Branche und eine Schule, die ein gewisses Raumvolumen braucht, etwas kurzfristig. Dies muss für den zukünftigen Prozess beachtet werden. Bezüglich Frage 3 möchte Marc Scherrer nochmals nachhaken. Wäre der Kanton allenfalls bereit, eine Überbrückungsfinanzierung – in welcher Form auch immer – zu leisten?

Klaus Kirchmayr (Grüne) ist in Bildungsfragen sehr häufig derselben Meinung wie Regierungsrätin Monica Gschwind. Hier ist die Antwort aber deutlich zu defensiv. Dass andere Anbieter sich beklagen oder das Modell nicht mehr als zeitgemäss angesehen wird, sind keine Gründe hier etwas zu reduzieren. Das hat nichts mit der Historie sondern mit der Zukunft zu tun. Es ist wichtig, dass Handwerk – Dinge, die mit den Händen ausgeführt werden und technische Ausbildungen – als entscheidende strategische Ressource der Zukunft anerkannt wird. Wir haben keinen Mangel an Personen, die mit dem Kopf arbeiten oder Konzepte erstellen. Wir haben einen Mangel an Leuten, die etwas materialisieren, also ein Konzept in die Realität umsetzen können. Dass dies heute fehlt, erlebt Klaus Kirchmayr täglich in der Praxis. Die Schweiz kam von der Tradition weg, die sie wirtschaftlich gross gemacht hat, und ist kein Ingenieurland mehr. Damals wurden gute Lösungen gefunden und in die Welt exportiert. All dies basierte auf sehr guten Handwerkern, aus denen auch der Ingenieur Nachwuchs entstand. Diese strategische Komponente fehlt. Es ist falsch, wenn die Ausbildung handwerklicher Berufe reduziert wird. Irgendwann haben wir nur noch Leute, die zwar alles konzipieren aber nichts mehr realisieren können. Das ist eine Fehlentwicklung. Das zeigt sich bereits heute in der Wirtschaft. Die Tendenz geht ganz klar in eine andere Richtung. Das gilt auch für andere Branchen, wie Holz, Landwirtschaft, etc. Es ist falsch, die Weichen nun in eine andere Richtung zu stellen. Es wäre schön, wenn gemäss dem Motto von Pestalozzi (Kopf-Herz-Hand), auch die Hand wieder eine Rolle spielen würde. Entsprechend ist der Redner enttäuscht, dass hier

eine Weiche gestellt wird, um wie in allen anderen Branchen vorzugehen. Auch wenn Regierungsrätin Monica Gschwind Herzblut für die handwerklichen Berufe und die Berufsbildung hat, wird das Resultat sein, dass es schwieriger und komplizierter wird für Metallberufe – die Königsdisziplin unter den handwerklichen Berufen. Diese Entwicklung ist falsch. Es wird gehofft, dass man sich dessen bewusst ist, dass in fünf, zehn oder fünfzehn Jahren die Fähigkeiten, die jetzt weniger ausgebildet werden sollen, wieder viel stärker gefragt sein werden. Das muss man im Kopf behalten.

Andrea Heger (EVP) möchte eine Brücke zwischen den Voten ihrer Vorredner und jenem der Regierungsrätin bauen. Allen ist bekannt, dass Regierungsrätin Monica Gschwind das Handwerk und die Förderung der Berufslehre sehr wichtig sind. Auf die eine Frage von Marc Scherrer gab es keine konkrete Antwort. Es wurde bereits publik, dass der Kanton höhere Beträge zahlen möchte, auch um das Handwerk zu fördern. Eine allfällige Überbrückungsfinanzierung würde sicherlich eine breite Unterstützung im Landrat finden. Wäre die Kündigung nicht gekommen, wäre es wohl weitergegangen wie bisher. Es ist wichtig, eine gute Zukunftslösung zu haben, denn der Nachwuchs ist wichtig.

Linard Candreia (SP) nimmt das ausgezeichnete, aber etwas lange Votum von Klaus Kirchmayr auf. Auch Linard Candreia läuft stets Gefahr, zu lange zu sprechen – seine Frau und seine Töchter können dies bestätigen. *[Heiterkeit]* Der Inhalt des ersten Teils von Klaus Kirchmayrs Votum ging verloren: «Regierungsrätin Monica Gschwind ist in dieser Sache zu defensiv». Handwerk hat goldenen Boden und in der heutigen Zeit erst recht. Das ist sehr ernst zu nehmen. Die Interpellation war richtig und wichtig.

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) dankt Linard Candreia für den Steilpass. Genau weil das Handwerk so wichtig und die Gesellschaft derart auf Fachkräfte angewiesen ist, hat der Kanton die Sache proaktiv angepackt und unterstützt die Verbände bei der Lösungsfindung. An Klaus Kirchmayr: Nur, weil etwas 80 Jahre lang so gemacht wurde, muss man es nicht nochmals 100 Jahre gleich weiterlaufen lassen. Man steht nun vor der Situation, dass die Schule die Räumlichkeiten verlassen muss. Monica Gschwind wäre eine schlechte Regierungsrätin, wenn sie dies nicht zum Anlass nehmen würde, hinzuschauen und die Voraussetzungen und rechtlichen Grundlagen zu analysieren. Es wurde nicht einfach entschieden, die Schule zu schliessen. Im Gegenteil: Es wurde sofort zu einem runden Tisch eingeladen, um die Branchenverbände aktiv zu unterstützen.

Zur Frage von Marc Schinzel: Der Regierungsrat ist offen für alles. Dem Prozess kann allerdings nicht vorgegriffen werden. Wird jetzt irgendeine Aussage gemacht, wird der Weg zur Lösungsfindung abgekürzt. Es ist wichtig, zuerst die Bedürfnisse der Betriebe und der Branchen zu analysieren. Eine Zahl oder etwas in diese Richtung kann jetzt nicht genannt werden. Aber nochmal: Der Kanton steht allen Lösungen offen gegenüber.

Klaus Kirchmayr (Grüne) versucht sich kürzer zu halten. Es reicht nicht, lediglich Bedürfnisse aufzunehmen. Es muss offensiv darauf hingewirkt werden, dass dieser Aspekt des Handwerks einen hohen Stellenwert in unserem Berufsbildungssystem innehat. Nur zu reagieren, wird nicht genügen. Es braucht die klare Willensbekundung des Kantons, dass handwerkliche Fähigkeiten ganz wichtig sind. Dass die Regierungsrätin diese Meinung teilt, ist bekannt. Diese Haltung kam vorhin aber etwas diplomatisch rüber. Es wird auf eine Lösung gehofft, die dem Sprichwort «Handwerk hat goldenen Boden» Ehre macht.

Jacqueline Bader (FDP) stimmt Klaus Kirchmayr in gewissen Punkten zu. Es besteht ein grosses Defizit an Handwerkern. Aber eines ist auch klar: Die Verakademisierung nimmt zu. Jeder soll nach der Berufslehre noch die Ausbildung zum technischen Kaufmann absolvieren und danach noch an der Fachhochschule studieren. Plötzlich sind dann die Ausgebildeten wieder weg. Wer holt sie dann? Grossbetriebe wie beispielsweise eine Hoffmann-La Roche, Novartis oder Versicherungen, die dreimal so viel zahlen, wie dies KMU können. Regierungsrätin Monica Gschwind hat absolut recht, dass ganz eng mit den Berufsverbänden zusammengearbeitet werden muss. Das

Handwerk wird nicht in der Schule gelernt, sondern in den Betrieben. Es ist extrem wichtig, dass mit den Branchenverbänden und den Vertretern der Lehrbetriebe eine Lösung gefunden wird.

Markus Dudler (Die Mitte) war als Elektroniker im ersten Jahr an der Allgemeinen Gewerbeschule Basel (AGS). Das erste Jahr extern zu verbringen, bietet nicht nur Vorteile. Wenn die Bestrebung da ist, dass die Firmen ganzheitliche Ausbildungen bei sich selbst durchführen, dann ist dies positiv. Würden die Ausbildungen hingegen wegfallen, muss genauer hingeschaut und dafür gekämpft werden, dass die Ausbildungsplätze bestehen bleiben. Wenn man bereits ab dem ersten Lehrjahr im Betrieb ist, führt dies zu einer stärkeren Verbundenheit mit dem Arbeitgeber und zu einem grösseren Praxisbezug.

://: Die Interpellation ist beantwortet.

Nr. 1454

79. Vorlehre Metall

2022/206; Protokoll: bw

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) sagt zur Einführung etwas über Vorlehren. 2005 wurde das eidgenössische Berufsattest (EBA) eingeführt. Mit dem EBA wurde in vielen Berufen die Anlehre ersetzt. Es handelt sich um eine zweijährige berufliche Grundbildung, die sich an schulisch schwächere Jugendliche richtet, die später aber zu einer vollwertigen Berufsqualifikation führen wird. Gerade für schulisch schwächere Schülerinnen und Schüler wird so der direkte Zugang in die Arbeitswelt ermöglicht. Das Ausbildungsangebot der EBA führte dazu, dass die sogenannten Anlehen abgelöst wurden. Die Vorlehre ist ähnlich, hat sich aber bis heute gehalten. Eine Vorlehre zeichnet sich dadurch aus, dass die Jugendlichen drei Tage pro Woche im Ausbildungsbetrieb arbeiten und zwei Tage in der Schule sind. In diesem Sinne ist die Vorlehre Metall eher als berufsvorbereitendes Angebot einzustufen. Die gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

Frage 1: Warum wird dieses nachweislich sehr erfolgreiche Angebot gerade auch für schwächere Jugendliche geschlossen?

Der Landrat hat 2019 der Vorlage zur Neupositionierung der Brückenangebote beider Basel und damit dem Aufbau eines Zentrums für Brückenangebote Basel-Landschaft zugestimmt. Alle Brückenangebote sollen zentral an einem Standort geführt werden. Am Zentrum für Brückenangeboten Baselland werden momentan das schulische und das integrative Profil angeboten. Im zweiten Schritt der Umsetzung dieser Landratsvorlage wird ab dem Schuljahr 2023/24 auch ein kombiniertes Profil mit einem grossen Praxisbezug angeboten werden. Dieses Angebot ist explizit auf Jugendliche ausgerichtet, die schulmüde sind, aber noch nicht genau wissen, welcher Beruf sie interessiert.

Frage 2: Welches Angebot gibt es nach der Schliessung der Vorlehre Metall für die Jugendlichen, welche eine Vorlehre in dieser Richtung machen möchten?

Gemäss der Landratsvorlage soll im Bereich der Brückenangebote weiterhin die Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt gelebt werden. Die verschiedenen Vorkurse der AGS werden seit Jahrzehnten genutzt und sollen auch weiterhin gemeinsam genutzt werden. Jugendliche mit klarem Berufswunsch können die entsprechenden Angebote in Basel besuchen. In den beiden Vorkursen Metall A und B sind insgesamt 14 Plätze vorhanden, die auch den Baselbieter Jugendlichen offen stehen. Diese Plätze wurden in den letzten Jahren kaum belegt. Es handelt sich explizit um ein berufsvorbereitendes Angebot.

Frage 3: Wird das bestehende Knowhow und Erfahrung der jetzigen Lehrpersonen und der Werkstatt mit einbezogen bei der Ausarbeitung eines neuen Angebotes?

Es wurde vereinbart, dass das Zentrum für Brückenangebote das Gespräch mit den Lehrpersonen der Vorlehre Metall sucht. Knowhow ist immer gefragt.

Frage 4: Gibt es bereits eine entsprechende Leistungsvereinbarung mit dem neuen Anbieter?
Die Verhandlungen über die neue Leistungsvereinbarung 2023–26 mit dem KV Baselland sind bereits weit fortgeschritten und werden in den nächsten Monaten abgeschlossen.

Frage 5: Wer bietet in Zukunft generell Vorlehren an und in welchen Fachrichtungen?
Im Kanton Basel-Stadt werden weiterhin folgende Vorlehren angeboten: Vorlehre Betreuung und Vorlehre Detailhandel und Pharma an der Berufsfachschule Basel. Im Kanton Basel-Landschaft wird es innerhalb der kombinierte Angebote am Zentrum für Brückenangebote künftig möglich sein, als Vorbereitung auf die berufliche Grundbildung in verschiedenen Berufen und in verschiedenen Ausbildungsbetrieben Praktika bis zu einem Jahr zu absolvieren. Das kombinierte Angebot befindet sich gegenwärtig im Aufbau. Es braucht noch viel Vorbereitungsarbeit, so muss unter anderem der Bildungsrat Lehrpläne und Stundentafeln genehmigen. Es wird unter Hochdruck daran gearbeitet, dass im Jahr 2023/24 mit dem kombinierten Angebot für Jugendliche gestartet werden kann, die noch nicht genau wissen, was sie tun möchten.

Frage 6: Gibt es eine Möglichkeit das bestehende Angebot weiterzuführen und so den Jugendlichen weiterhin eine Perspektive und Ausbildungsmöglichkeiten zu geben.
Alle Jugendlichen, die die Anforderungen für ein Brückenjahr erfüllen – also alle Jugendlichen, die nach der Sekundarschule keine Anschlusslösung (Lehrvertrag oder weiterführende Schule) haben – werden neu in die Brückenangebote aufgenommen. Dort werden sie gemäss ihrem individuellen Bedarf gefördert. Es ist also nicht mehr wie früher, dass ein gewisser Notenschnitt für das Brückenjahr vorhanden sein muss. In der BSKS aber auch im Rahmen von Vorstössen wurde darüber berichtet, dass die Brückenangebote sehr erfolgreich unterwegs sind. Grossmehrheitlich gelingt es, dass die Jugendlichen nach einem Brückenjahr eine Lehrstelle oder eine Anschlusslösung in einer weiterführenden Schule gefunden haben. Jugendliche, denen dies nicht gelingt, können nach den entsprechenden Abklärungen ein zweites Brückenjahr absolvieren. Alle Jugendlichen verfügen also über eine sehr gute Perspektive, nach einem Brückenjahr in eine Berufslehre eintreten zu können. Der Entscheid, dass die Brückenangebote zusammengefasst werden, fällte der Landrat im Rahmen der Landratsvorlage zur Neupositionierung der Brückenangebote.

Frage 7: Wie laufen die Anmeldungen für Vorlehren?
Die Anmeldungen für das Brückenjahr gehen über die Koordinationsstelle Brückenangebote der Hauptabteilung Berufsbildung. Die Jugendlichen melden sich per online-Tool an und können angeben, ob sie bereits einen Vorlehrevertrag haben oder ob die Absicht besteht, eine Vorlehre zu absolvieren. Dies wird bei der Anmeldung berücksichtigt.

Frage 8: Wer entscheidet über die Aufnahme in eine Vorlehre?
Falls ein Vorlehrevertrag vorhanden ist, wird die oder der Jugendliche auf jeden Fall in ein entsprechendes Angebot aufgenommen.

Bianca Maag (SP) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stattgegeben.

Bianca Maag (SP) dankt für die Beantwortung der vielen Fragen. Die Vorlehre Metall war bis jetzt sehr erfolgreich. Eine Abgangsstatistik von 2004 bis 2021 zeigt, dass von 171 Jugendlichen bis auf vier alle eine Anschlusslösung gefunden haben. Es handelt sich bei dieser Vorlehre also um ein Erfolgsmodell. Es wird sehr gehofft, dass diese irgendwie weitergeführt wird. Den Ausführungen der Regierungsrätin wurde allerdings entnommen, dass es keine Vorlehre Metall mehr gibt, sondern lediglich Brückenangebote für schulische Unterstützung. Könnte diesbezüglich nicht doch geprüft werden, ob eine Beschulung für Jugendliche möglich ist, die etwas mit den Händen machen möchten und nicht «nur» schulisch unterstützt werden müssen?

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) präzisiert, dass weder die Vorlehre Metall abgeschafft noch nur noch der schulische Inhalt angeboten werde. Genau diese kombinierten Brückenangebote befinden sich nun im Aufbau. Diese richten sich ganz klar auch an Jugendliche, die vielleicht

noch nicht wissen, was sie wollen. Ihnen sollen aber sämtliche Branchen mit kürzeren oder längeren Praktika offenstehen. Das Angebot in Basel-Stadt besteht weiterhin – auch dort ist man praktisch tätig. Es handelt sich nicht nur um ein schulisches Angebot, sondern ebenfalls um ein kombiniertes. Es werden lediglich die in Basel-Stadt vorhandenen Angebote genutzt, während in Basel-Landschaft ein anderes Angebot aufgebaut wird, das etwas anders konzipiert ist. Das ist genau das, was es braucht. Die schulischen Brückenangebote, wofür ein gewisser Notenschnitt notwendig ist und wo man einfach platziert wird, sind nicht mehr gewollt. Man will kombinierte Brückenangebote, welche die Jugendlichen auf die Berufslehre vorbereiten. Die Jugendlichen sollen nicht Schule und 13 Wochen Ferien haben, sondern den Arbeitsalltag eines Lehrbetriebs kennenlernen. Dieser kann beispielsweise um 7 Uhr morgens beginnen und den ganzen Tag dauern. Die genaue Ausgestaltung des Angebots ist aber nicht ganz einfach und hierfür muss noch viel Arbeit geleistet werden. Die Jugendlichen sollen auf eine Lehre vorbereitet werden. Zum Teil braucht es auch schulische Unterstützung. Vor allem braucht es aber auch das Handwerkliche, denn die meisten Jugendlichen in den Brückenangeboten sind schulmüde. Diese kann man nicht mit weiterer Schule motivieren, sondern man muss ihnen etwas Praktisches anbieten. Bislang gibt es grosse Erfolgsmeldungen aus den Brückenangeboten.

Bianca Maag (SP) hat noch eine Frage: Die Regierungsrätin hat gesagt, das Angebot befinde sich im Aufbau. Es ist bekannt, dass die Schule im Sommer 2023 geschlossen wird. Reicht die verbleibende Zeit, um ein adäquates Angebot aufzubauen?

Regierungsrätin **Monica Gschwind** (FDP) bestätigt, dass das Ziel ambitioniert ist. Der Zeitplan ist streng getaktet, damit die notwendigen Rahmenbedingungen rechtzeitig geschaffen werden können.

://: Die Interpellation ist beantwortet.

Die nächste Landratssitzung findet statt am

5. Mai 2022