

Beschluss des Landrats vom 24.09.2020

Nr. 552

15. Fragestunde der Landratssitzung vom 24. September 2020 2020/433; Protokoll: md, ps

Landratspräsident **Heinz Lerf** (FDP) macht einleitend zwei Bemerkungen: Erstens dauert die Fragestunde in der Regel 30 Minuten. Zweitens darf die Fragestellerin, der Fragesteller maximal zwei Zusatzfragen stellen. Alle anderen Ratsmitglieder dürfen maximal eine Zusatzfrage stellen. Es sind insgesamt neun Fragen eingegangen, wovon die ersten drei thematisch das gleiche betreffen. Im weitesten Sinn ist auch die Frage 9 diesem Thema zuzuordnen. Aus diesem Grund werden die Fragen 1 bis 3 sowie 9 zuerst behandelt, danach kommen die Fragen 4 bis 8.

1. Felix Keller: Velohochbahn

Felix Keller (CVP) stellt fest, dass die Frage 3 nur zur Hälfte beantwortet wurde. Es ist nach wie vor interessant, wenn man das Areal des Eidgenössischen Schwing- und Älplerfestes (ESAF) mit einer Veloschnellroute erschlossen werden könnte. Seine Zusatzfrage lautet: *Ist das kein Thema mehr? Ist der Bedarf nicht mehr da, das Areal mit einer Veloschnellroute zu bedienen?* Es wäre schade, wenn es trotz allem nicht zustande kommt. Deshalb hat der Fragesteller den Regierungsrat angefragt, ob die Vorlage nicht in einer anderen Version eingebracht werden könnte. Zum Beispiel in einer konventionellen anstatt wie vorgesehen in einer unkonventionellen Art.

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) erläutert, dass die Antwort auf die Frage 3 ein Stück weit auch in der Medienmitteilung zum Thema enthalten sei. Der Votant hält es nicht für realistisch, dass bei den vielen Fragen zum Thema ein so ehrgeiziger und sportlicher Fahrplan eingehalten werden kann. Unter diesen Umständen ist es sehr unwahrscheinlich, dass zum angestrebten Zeitpunkt eine andere Variante möglich wäre. Ausserdem seien der Zeitpunkt und die Verknüpfung mit dem ESAF sowie die Streckenführung teilweise in Frage gestellt worden. Darum ist es richtig, dass mit dem Rückzug des Projekts der Weg freigemacht werde, für weitere Projekt in eine ähnliche Richtung. Das wurde auch in der Medienmitteilung festgehalten. Man will den Raum schaffen, damit über andere Projekte gesprochen werden kann – anstatt nur über die Umstände bei einem einzelnen Projekt. Der Regierungsrat will weiterhin an der Thematik dranbleiben, aber nicht mit dem aktuellen Projekt. Es soll zuerst wieder Ruhe einkehren, damit der Fokus wieder darauf zurückgebracht werden kann, was eigentlich Aufmerksamkeit verdient: Die Frage, wie man die neuen Bedürfnisse in Zukunft mit Infrastruktur abdecken kann. In diesem Sinne lautet die Antwort grundsätzlich «Ja», aber angesichts der Kritik an den Umständen, der Verknüpfung mit dem Schwingfest und der Streckenführung, hält es Isaac Reber nicht für denkbar, das Ganze im Rahmen eines anderen Projekts umzusetzen. Es ist durchaus spannend und richtig, weiterhin über das Thema nachzudenken und zu handeln. Dafür braucht es einen Schritt zurück und der aktuelle Fahrplan gilt aus Sicht des Redners nicht mehr.

Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) spricht in der Funktion des OK-Präsidenten des ESAF Präteln. Das Verkehrskonzept des ESAF sieht eine nachhaltige Erschliessung vor, inklusive einem hohen Anteil Langsamverkehr und einem sehr hohen Anteil ÖV. Wie der Baudirektor bereits erwähnt hat, wird dieses innovative Projekt, welches auch auf Geschwindigkeit und schnelle Prozesse angewiesen ist, nicht bis zum ESAF bereit sein. Das Verkehrskonzept des ESAF wird deshalb einfach in dieser Form weitergeführt, wie es von Anfang an angedacht war.

Urs Kaufmann (SP) geht davon aus, dass ein Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie erstellt werde. Im Zusammenhang damit lautet die Zusatzfrage: *Ab wann ist der Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie öffentlich zugänglich?*

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) meint, das werde wohl der erste Schlussbericht zu einer Machbarkeitsstudie. In Anbetracht des breiten Interesses ist es aber wohl klüger, tatsächlich eine Zusammenfassung zu erstellen. In welcher Form das sein könnte, ist dem Votanten nicht klar. Die Idee eines solchen Berichts ist ihm neu. Aber wenn es gewünscht wird, kann er gerne erstellt werden.

Urs Kaufmann (SP) präzisiert, es sei doch normal, zu einer Studie eine Zusammenfassung zu machen und die wichtigsten Erkenntnisse zusammenzustellen. Es handelt sich um eine Studie im Auftrag der öffentlichen Hand und dann ist es von öffentlichem Interesse, etwas aus der Studie zu erfahren. So wird vielleicht auch ersichtlich, welche tolle Idee nun aufgrund des medialen Feuers begraben worden ist.

Landratspräsident **Heinz Lerb** (FDP) erinnert daran, nur Zusatzfragen zu stellen und keine formelle Diskussion zu führen.

2. Thomas Noack: «Grünes Amigo-Geschäft»: Fragen zur Vergabe des Studienauftrags zur Velovorzugsroute

Thomas Noack (SP) bemerkt, die Frage 1 sei aus seiner Sicht nicht beantwortet. Der Redner weiss immer noch nicht, was genau der Umfang des Patents ist. Zusatzfrage 1: *Geht es dabei nur um technische Details oder um das Gesamtsystem?* Thomas Noack fühlt sich zu wenig bewandert in juristischen Fragen, um beurteilen zu können, wie die Sicherung des Urheberrechts im Zusammenhang mit der Nutzung eines Patents durch Dritte bei einer Ausschreibung möglich ist. Es stellt sich aber die Frage, weshalb das Projekt so schnell zurückgezogen wurde, wenn doch in der Antwort zu den gestellten Fragen deutlich gemacht wurde, dass offenbar keine Probleme bei der Ausschreibung auftreten würden. Daraus ergibt sich folgende Zusatzfrage 2: *Hat der Regierungsrat von Anfang an geplant, den Bau öffentlich und lösungsoffen auszuschreiben, und warum hat er an der Präsentation nicht klar kommuniziert, dass es sich nicht um einen Auftrag handelt, bei dem schon zum Vorherein klar ist, an wen er vergeben wird?*

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) findet es erstaunlich. Bei der Präsentation des Projekts hatte der Regierungsrat angekündigt, dass alle relevanten bewilligungs- und verfahrenstechnischen Fragen in der Landratsvorlage abgehandelt werden würden. Wie der Vorredner angetönt hat, sind nicht alle Frage einfach und klar. Es war bisher auch nicht klar, was wann wie ausgeschrieben werden sollte. Aber was immer klar war: Der Votant hatte angekündigt, dass alle weiteren Schritte und Fragen im Rahmen einer Landratsvorlage behandelt werden. Das Parlament hätte anhand dessen frei entscheiden können, ob es den Weg so gehen möchte, wie er in der Vorlage beschrieben wird und ob es das Projekt an sich überhaupt will. Das wäre eine seriöse und gute Diskussion gewesen. So wie es das Projekt auch verdient hätte. Aber auf Grund einer derart breiten und massiven Kritik hat Isaac Reber sich entschieden, das Projekt abubrechen. Das ist der richtige Entscheid gewesen, weil man wieder mit den Füßen auf den Boden herunterkommen muss. Der Redner hat das Gefühl, das ist bei manchen Personen nicht der Fall. In diesem Sinne zeigt sich der Regierungsrat überzeugt, dass er alle Fragen im Rahmen der Landratsvorlage hätte beantworten können. Es ist nicht sauber, jetzt all diese Vorwürfe in der Fragestunde in den Raum zu stellen. Dafür ist die Sache zu komplex.

Saskia Schenker (FDP) dankt für die bisherigen Antworten. In den Antworten zu den Fragen von Thomas Noack steht, dass die Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie im Vergabeverfahren hätten genutzt werden können. Man hätte dann funktional ausgeschrieben usw. Die Antworten tönen so, als sei im Pilotprojekt ein Vergabeverfahren geplant gewesen. Wenn das im Pilotprojekt gut möglich gewesen wäre, auch unabhängig von den persönlichen Verhandlungen, dann stellt sich die Frage, warum das Projekt nicht weiterverfolgt wurde. Daraus leitet sich die Zusatzfrage ab: *Wäre es nicht möglich gewesen, das Pilotprojekt frei von der persönlichen Verhandlung umzusetzen?*

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) will zuallererst ganz grundsätzlich festhalten: das Wort «Verhandlung» und «Amigo» werde in diesem Zusammenhang im Landrat immer wieder gebraucht. Im Februar sind zwei gestandene Unternehmer – der eine hat den Unternehmerpreis der Nordschweiz gewonnen, und dies nicht zu Unrecht – mit einer guten Idee an den Regierungsrat herangetreten. Entsprechend wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Man wollte wissen, ob es tatsächlich realisierbar sei. Auch im gebotenen Rahmen und in der gebotenen, kurzen Zeit. Die ganzen Verfahrensfragen hätten, wie angekündigt, im Rahmen einer Landratsvorlage geklärt werden sollen. Dort hätte man auch entschieden, was man wie ausschreiben könnte. Diese Fragen hätte sich der Regierungsrat im Zusammenhang mit der Landratsvorlage gestellt. Man darf darauf vertrauen, dass der Regierungsrat sich diese Fragen gut überlegt hätte. Weil alles im richtigen Rahmen stattfinden soll und muss. Aber es gibt auch ein paar Fakten, die man berücksichtigen muss: In der Schweiz gibt es gemäss den Informationen des Votanten keine Velohochbahn. Man konnte lesen, dass es solche in China und Holland gebe. Aber das kann ja nicht der allererste Ansatz sein, an den man denken soll. Das ist nicht unbedingt die richtige Denkrichtung. Und deshalb sind diese Fragen nicht ganz so einfach zu beantworten. Der Regierungsrat hatte vorgehabt, das im Rahmen einer Landratsvorlage zu machen. In diesem Sinne sind die Fragen jetzt ein Stück weit obsolet. Isaac Reber bedauert das sehr. Am Schluss ist es klüger, einen Schritt zurück zu gehen, um all die Fragen in Ruhe aufzugleisen, allenfalls auch im Rahmen neuer Projekte.

Thomas Noack (SP) will im Sinne der Transparenz noch einmal nachfragen: *Kann Isaac Reber das Patent näher umschreiben? Was umfasst es genau? Ist es ein technisches Patent für das Bahnsystem, ist es ein Patent für eine Gesamtlösung? Gibt es irgendeine Aussage dazu?*

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) antwortet, dass in der Beantwortung der Fragen festgehalten worden sei, dass das Patent für den ersten Schritt einer Machbarkeitsstudie zunächst nicht ausschlaggebend gewesen sei. Als zweites hebt der Redner hervor, dass er das Patent im Detail nicht kennt. Das Patent wurde angemeldet. Es wäre erst relevant geworden, wenn man mit den entsprechenden Unternehmern hätte weiterarbeiten wollen. Dann hätte man all diese Fragen klären müssen. Man muss auch an dieser Stelle wieder auf die Landratsvorlage verweisen, welche der Regierungsrat geplant hatte, zu erstellen. In diesem Sinne kann Isaac Reber nicht ausführlich dazu Auskunft geben. Es wäre auch viel zu kompliziert. Aber was man sicher sowohl in der UEK als auch in der BPK machen kann, ist, diese Thematik genauer anzuschauen. Das ist durchaus möglich, es gibt auch die Grundlagen dazu.

Adil Koller (SP) weist darauf hin, dass sowohl Thomas Noack als auch Saskia Schenker Fragen zum Abbruch des Projekts gestellt hätten. Trotzdem hat auch der Votant bis jetzt wirklich nicht verstanden, weshalb man das Projekt abbricht, weil Kritik an der persönlichen Verhandlung geäussert wurde. Wenn man es sowieso hätte ausschreiben wollen, wäre die Verhandlung hinfällig geworden. Deshalb ist der Verweis auf die Landratsvorlage schwierig. Die Frage ist doch, ob das Projekt schlussendlich ausgeschrieben worden wäre oder ob von Anfang an klar war, dass es eine

freihändige Vergabe sein soll. Was im rechtlichen Rahmen auch in Ordnung wäre, wenn es ein Patent auf das gewünschte System gibt. Die Zusatzfrage ist: *Weshalb wurde das Projekt abgebrochen, wenn man es sowieso hätte ausschreiben wollen? Oder wollte man es nicht offen ausschreiben?* Diese Frage sollte klar beantwortet werden können. Ohne dass man auf eine Landratsvorlage verweist, welche es in dieser Form nie geben wird. Adil Koller bittet um die Beantwortung der Frage, welche nun zum dritten Mal gestellt wurde.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) gibt als Antwort, er weise nun zum dritten Mal darauf hin, dass der Regierungsrat sehr schnell unterwegs gewesen sei. Im Frühling wurde er mit der Idee konfrontiert, dann wurde unter hohem Zeitdruck die Machbarkeit geprüft und die Frage geklärt, ob es realistisch ist, das Projekt umzusetzen. Als dann das Projekt vorgestellt wurde, wurde sehr viel Kritik geäußert. Auf dieser Basis macht es keinen Sinn. Alle Landratsmitglieder haben die Kritik auch gesehen, gehört, gelesen. Sie kam ja zu guten Teilen auch von Landratsmitgliedern. Aus Sicht von Isaac Reber ergibt es keinen Sinn, weiter in etwas zu investieren, das auf derart breite, klare und deutliche Ablehnung stösst. Das war der Grund für den Abbruch des Projekts. Der Regierungsrat möchte im Interesse der Sache handeln. Das Projekt wurde abgebrochen, um einen Schritt zurückzutreten und neuen Raum zu geben, für das Projekt an sich. Das ist das Anliegen des Regierungsrats.

Auf die Frage von Adil Koller will Isaac Reber eine lustige Gegenfrage stellen: Kennt der Fragesteller irgendjemanden in der Schweiz, der Velobahnen bauen kann? Damit ist man mitten im Thema. Der Regierungsrat hätte in der Landratsvorlage aufzeigen wollen, was und wie er es machen will. Das wäre das gewesen, was man hätte abwarten müssen, bevor man derart massiv und breit mit Kritik einfährt. Dann hätte man diese Fragen seriös diskutieren können. Aber für den Votanten ist es unseriös, im Rahmen einer Fragestunde all diese Dinge abzuhandeln. Es gibt ein paar Rahmenbedingungen, welche man beachten muss. Zum Beispiel, dass bisher noch niemand in der Schweiz so etwas gebaut hat. Man muss sich überlegen, was man konkret ausschreiben will. Was es genau sein soll. Was man am Schluss genau will. Und die Beantwortung dieser Fragen braucht etwas mehr Zeit.

Thomas Eugster (FDP) wendet sich mit einer Zusatzfrage an Regierungsrat Isaac Reber: *Offenbar war es der Verwaltung bekannt, dass ein Patent besteht. Aus den Ausführungen muss man aber darauf schliessen, dass die Verwaltung sich nicht dafür interessiert hat, was das Patent genau bedeutet, was es beinhaltet und was es für Implikationen hat. Oder sieht der Redner das falsch?*

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) will an dieser Stelle noch einmal deutlich sagen, dass es im Bereich des Tiefbauamts viele Machbarkeitsstudien gebe. Der Votant kann sich nicht vorstellen, dass eine davon jemals so intensiv diskutiert wurde, wie diese hier. Es muss festgehalten werden, dass die Verwaltung im Rahmen von CHF 135'000.– zuzüglich Mehrwertsteuer über die Firma Häring die Machbarkeit der Idee abklären liess. Nur die Machbarkeit der Idee, eine solche Velobahn in so kurzer Zeit von Pratteln nach Augst zu bauen. Genau das wurde gemacht, nicht mehr und nicht weniger. Und alle weiteren Fragen hätten wie angekündigt im Rahmen der nächsten Schritte bearbeitet und entsprechend dem Parlament auch vorgelegt werden sollen. Isaac Reber sieht das als Ausgangslage, daran führt kein anderer Weg vorbei. Der Landrat müsste dem Regierungsrat jetzt sagen, ob der Entscheid, das Projekt abzubrechen, wieder zurückgezogen werden soll. Das wäre dann wenigstens konsequent. Aber Spass beiseite und ganz ernst: So wie sich die Situation entwickelt hat, war es aus Sicht des Redners der richtige Entscheid, das Projekt abzubrechen. Dazu kann er voll stehen.

3. Andreas Dürr: Velohochbahn

Andreas Dürr (FDP) führt aus, dass die Fragen wahrheitsgemäss beantwortet worden seien, die Antworten jedoch am Kern vorbei gehen würden. Dieser Kern wird nun hartnäckig verteidigt. Zum Zeitablauf: Im Januar wird ein Patent angemeldet. Im Februar kommen der Patentanmelder und Herr Häring mit einer Top-Idee auf den Regierungsrat zu. Im März wird die Firma Urb-X gegründet. Im Mai gibt die BUD; die auch von der Idee begeistert ist, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. Wird die Machbarkeitsstudie generell für eine Velobahn oder nur für das patentgeschützte Werk erstellt? Deshalb hat der Redner nach dem Auftrag gefragt. Dieser lautet: Konstruktion und Materialisierung aller Streckenkomponenten. Dies bedeutet, dass die Beauftragten abklären sollen, ob die Idee realisierbar ist. Dafür werden CHF 135'000.– aufgeworfen. Auch das ist grundsätzlich in Ordnung. Beim Auftrag an ein Unternehmerpaar, die Bahn zu bauen, darf man nicht von einer funktionalen Ausschreibung sprechen. Man hätte sagen müssen, im Herbst komme die Landratsvorlage zum Bau der patentierten Bahn, die auf Staatskosten durch diese Unternehmer geprüft worden war.

Der Redner hat folgende Zusatzfrage: *Wer erhält die Resultate des Mock-up? Wer erhält das Resultat der Machbarkeitsstudie?* Diese nützen nur den Unternehmern.

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) dankt für die Einordnung, dass es sich um ehrliche Antworten handle. Der Redner findet es ebenfalls schade, dass das Projekt nicht weiterverfolgt wird. Zur Erinnerung: Es wurde ein Projektpartner an Bord geholt, nämlich das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Kantone sucht, um Pilotprojekte in diesem Bereich zu realisieren. Der Redner und Regierungsrat Thomas Weber waren von der Idee beeindruckt, und sogar der Regierungsrat stellte dafür Mittel ins Investitionsprogramm ein. Mit der Machbarkeitsstudie gelang es, auch den Chef des ASTRA, Jürg Röthlisberger, zu überzeugen, so dass am 9. September 2020 eine Zusage des ASTRA erfolgte, einen Beitrag an das Pilotprojekt zu leisten. Dieser wäre wohl in siebenstelliger Höhe ausgefallen. Der ASTRA-Direktor stand der Idee zu Beginn skeptisch gegenüber, weil es in der Schweiz bisher noch keinen Präzedenzfall gibt. Allein deshalb hat sich die Machbarkeitsstudie gelohnt. Sämtliche Erkenntnisse daraus können verwertet werden. Wofür, ist noch fraglich. Das konkrete Projekt wurde abgebrochen.

Marc Schinzel (FDP) hat eine Zusatzfrage zur Frage 3.3: Die Machbarkeitsstudie ist sehr eng definiert und auf ein bestimmtes Projekt bezogen. Es gibt Sätze wie: «Planung und Betrieb eines Veloroutennetzes ist Sache der öffentlichen Hand». Gesprochen wird jedoch nicht über das Velonetz, sondern über ein bestimmtes Projekt am ESAF. Im nächsten Absatz steht, dass Machbarkeitsstudien nicht unüblich seien. *Weshalb hat der Vorsteher der BUD den Unternehmern nicht nahegelegt, die Studie selber zu erstellen? Weshalb wurde nicht darauf bestanden? Die Studie muss nicht von den Steuerzahlern finanziert werden. Wo bleibt diesbezüglich die Sensibilität des Vorstehers der BUD?*

Thomas Eugster (FDP) hat eine Zusatzfrage zur Frage 3.3: Man möchte die Dynamik des ESAF ausnutzen. Das Schwingfest soll mit dem Langsamverkehr erreichbar sein. *Wieso wird nicht versucht, auf das ESAF hin trotzdem ein Prototyp einer Schnellroute auf die Beine zu stellen?* Dies soll auf konventionellem Weg erfolgen und nicht mit diesem Projekt und auch nicht mit einer Hochbahn. Es klang so, als sollte nichts mehr getan werden.

Antworten: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) sagt zu Thomas Eugster, es gebe jede Menge Hindernisse, beispielsweise einen Autobahnzubringer. Die Voraussetzungen müssen stimmen. Es ist nicht möglich, nur annähernd ausreichend schnell zu einem Resultat zu kommen. Soll alles konventionell erfolgen, bedeutete dies erstens eine weltweite Ausschreibung. Zweitens würden die

Holländer den Zuschlag erhalten, weil sie solche Bahnen schon einmal gebaut haben. Drittens wäre die Eröffnung 2032, weil alle anderen Einsprache erheben würden. Das würde wohl typischerweise geschehen, und man wäre niemals zum Zeitpunkt des ESAF bereit. Es wurde auch schon moniert, dass die kantonalen Projekte oft zu lange dauern. Es ist eine verpasste Chance, denn das ESAF ist ein Schaufenster, um Basel-Landschaft als innovativen Kanton, vielleicht auch als Holzpionier, zu präsentieren. Zum jetzigen Zeitpunkt erscheint es jedoch richtig, einen Schritt zurück zu machen, um das Ganze in Ruhe zu diskutieren und zu einem neuen Projekt zu gelangen. Das wird jedoch nicht heute oder morgen sein.

Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) erklärt zum konventionellen Verfahren, zuerst beginne man mit einem Ideenwettbewerb, dann kommen die Ausschreibung und danach die Materiallobbys: Die einen wollen mit Stahl bauen, die anderen mit Beton, Dritte schlagen einen Erdwall vor, und das Holz kommt immer etwas zu kurz. Deshalb ist eine Realisierung per 2022 nicht möglich. Im Februar wurde von zwei Baselbieter Unternehmen – der eine ist ein weltweit renommierter Holzbauer – eine Innovation präsentiert. Diese Innovation fördert die Nutzung von einheimischen Holz in einer Art und Weise, die man bisher nicht kannte, insbesondere nicht im Tiefbau. Die Innovation sah ein völlig neues Verkehrssystem vor, vergleichbar mit dem Zeitpunkt Ende der 50er Jahre, als die Autobahnen aufkamen. Damals nahm nicht nur der Autoverkehr sprunghaft zu, sondern auch Unfälle, Gefährdungen und Kreuzungs- und Konfliktfälle. Weiter musste das Rechtssystem, das heisst das Strassenverkehrsgesetz, angepasst werden. Das ASTRA wäre daran interessiert gewesen, das Modell zu testen. Wie funktioniert eine Veloschnellbahn bezüglich Bau, Betrieb, Unterhalt, Dauerhaftigkeit, Benutzerfreundlichkeit und vor allem bezüglich des Rechtsrahmens? Darf eine Wischmaschine sie befahren, und wie funktioniert die Rettung bei einem Unfall? Was geschieht mit einem Trottinett? Es bestünde ein grosses Interesse daran, das relativ rasch auszuprobieren – nicht nur auf dem Papier, sondern 1:1 in situ – und schweizweit nutzbare Erkenntnisse zu gewinnen. Anschliessend könnten diese Erkenntnisse im Leimental, im Glatttal oder irgendwo genutzt und die hochbelasteten Pendlerachsen entlastet werden. Reduziert man die Pendler um 3–5 %, die mit dem Wagen bei der Schweizerhalle durchfahren, trägt man massiv zur Verkehrsqualitätsverbesserung und -sicherheit bei. Diese Chance wollte man nutzen. Der Endpunkt wäre der 26. August 2022 gewesen, denn dann wird am ESAF angeschwungen. Das Projekt wäre bis dann fertig gewesen. Man hätte dieses dem Landrat gerne unterbreitet und aufgezeigt, wie es realisiert werden soll. Es ist das erste Mal, dass das ESAF in Baselbiet stattfindet, dass Baselbieter Unternehmen eine solche Innovation bringen und dass sich der Kanton als Holzbaupionier hätte abheben können. Der Redner bedauert, dass diese Chance durch einen medial aufgebauschten «Schwall» nicht genutzt werden kann. Das Sprichwort «viele Hunde sind des Hasen Tod» gilt auch hier.

Andreas Dürr (FDP) stellt eine zweite Zusatzfrage: Ist es richtig, dass es sich nicht um eine Machbarkeitsstudie für ein generelles Projekt, sondern um eine Unternehmerauftragsstudie handelt, mit der einem bestimmten Unternehmen ein Auftrag erteilt wurde, damit dieser mit Steuergeldern seine Projektrealisierung prüfen kann? Wird die Frage 1 mit «ja» beantwortet: Bedeutet dies, dass nicht geplant war, funktional auszuschreiben, sondern mit der Realisierung der Vergabeentscheid gefällt wurde? Kurz gefasst: *War die Idee, in einer Landratsvorlage funktional und ergebnisoffen auszuschreiben, ja oder nein?*

Andrea Heger (EVP) erklärt, in der Antwort werde erwähnt, dass Machbarkeits- und Variantenstudien nicht unüblich seien. Bei der vorherigen Frage wurde geäussert, es gebe viele. Vorhin legte Regierungsrat Weber dar, dass die aus Planung, Bau und Betrieb des Prototyps gewonnenen Erfahrungen hätten weitergenutzt werden können. Zudem wurde die Frage bejaht, dass die gewonnenen Werte aus der Planung öffentlich gemacht werden, damit sie weitergenutzt werden können. Als Mit-Steuerzahlende und Vertretung des Volks müssen die Landratsmitglieder ein Interesse

daran haben, dass Steuergelder nicht umsonst ausgegeben werden. Es gibt viele Planungen, und Steuergelder sollten nicht versickern. Zusatzfrage: *Ist der Regierungsrat bereit, in der UEK oder BPK die anderen versandeten Projekte aufzuzeigen?*

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) hält die Frage von Andreas Dürr für perfid. Es geht um eine Innovation und um Neuland. Gewisse Fragen können noch nicht abschliessend beantwortet werden. Lässt man der Verwaltung keine Zeit, um die Fragen seriös zu beantworten, muss man sie nicht in der Fragestunde einfordern. Das Hauptziel war, das Projekt bis im Sommer 2022 umzusetzen. Der vorgegebene Rahmen wäre eingehalten worden. Trotz des sportlichen Ziels hätte man sich in einem korrekten Rahmen bewegt. Die Fragen wären in einem nächsten Schritt geklärt worden, der nun infolge des Widerstands nicht erfolgen wird. Es war offen, mit welchem Unternehmen, auf welchem Weg und mit welchem Verfahren die Realisierung erfolgt wäre.

Zur Frage von Andrea Heger: Im Tiefbau wird ab und zu geprüft, studiert und wieder verworfen. Manchmal wird auch ausgeführt und realisiert. Ein Beispiel: Wie viele Studien zum Muggenberg-tunnel es gibt, ist dem Redner nicht bekannt. Umgesetzt wurde aber noch keine. Es gab auch Studien über schneller umsetzbare Lösungen ohne Tunnelbau. Prüfen muss man, wenn man seriös arbeiten will. Es gehört dazu, dass Varianten geprüft und manchmal auch verworfen werden. Es gibt nicht immer eine Patentlösung. Vorliegend hatte man es mit einer Innovation zu tun, weshalb es richtig war, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen.

Weil das Thema nicht nur im Kanton Basel-Landschaft wichtig ist, wird man aus den gesammelten Erfahrungen trotzdem einen Nutzen für zukünftige Projekte ziehen können. Das Geld ist deshalb gut angelegt und für den Steuerzahler nicht verloren, weil der Bund mit der Machbarkeitsstudie überzeugt werden konnte, dass es sich um ein interessantes Projekt handelt.

Landratspräsident **Heinz Lerf** (FDP) verweist auf § 40 des Landratsgesetzes zur Fragestunde: «Der Regierungsrat beantwortet in der Fragestunde kurze schriftliche Fragen von Ratsmitgliedern aus dem Bereich der kantonalen Politik. Eine Diskussion findet nicht statt.». Der Redner bittet um kurze, prägnante Fragen.

Saskia Schenker (FDP) kommt auf die Aussage von Regierungsrat Weber zurück, dass Innovation ein korrektes, konventionelles Vorgehen auch in Sachen Governance und Rollenteilung übersteuere. Die Zusatzfrage lautet: *Sollte dem so sein, können dann künftig bei sehr speziellen Projekten solche Governance-Regeln und Vorsichtsmassnahmen übergangen werden? Sollte der Regierungsrat bei solchen Konstellationen nicht sorgfältiger vorgehen?*

Antwort: Es sei ein korrektes Vorgehen vorgesehen gewesen, so Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP). Im Submissionsrecht steht explizit, dass Prototypen unter bestimmten Voraussetzungen freihändig vergeben werden können. Die Landratsvorlage hätte dies aufgezeigt. Das Vorgehen war korrekt.

Ein Gedankenspiel: Die Idee kommt von einem Bündner Kantonsrat und von einem Alt-Kantonsrat ins Baselbiet. Sie wird als genau gleich gut befunden. Das wäre kein Problem gewesen. Nun wird aber unterstellt, der Regierungsrat habe jemandem unter der Hand Geld zuschieben wollen. Dagegen verwehrt sich der Regierungsrat in aller Form. Entwickelt man etwas Neues, stecken sehr viel Eigenleistung geistiger Art und unbezahlte Stunden dahinter. Man geht ein Risiko ein. Beim konventionellen Bau kennt man die Margen ungefähr und weiss, was man wo einrechnen kann. Der Staat hat gerade im Infrastrukturbau die Pflicht, auch einmal auf «Venture Capital» zu setzen und das Risiko eines gewissen Scheiterns in Kauf zu nehmen.

Vielleicht wäre es klüger gewesen, ein öffentliches Hearing zu machen und alle Fraktions- und Parteipräsidentinnen und -präsidenten einzubeziehen. Der Redner würde gerne hören, dass die Vorlage trotzdem kommen soll. Dann könnten viele Fragen geklärt werden, und das Parlament

könnte unter Abwägung von Vor- und Nachteilen ja oder nein sagen. Alles lief korrekt und nichts ausserhalb des rechtlichen Rahmens.

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) ergänzt, die Konstellation sei als ungünstig erachtet worden. Nichtsdestotrotz sind alle, auch das Parlament, angehalten, die Spielregeln zu beachten. Es handelt sich um einen Auftrag von CHF 135'000.–, der im Bereich der freihändigen Vergabe liegt. Daran gibt es nichts zu kritisieren. Gewisse Äusserungen, die der Redner in den letzten Wochen gelesen hat, legen nahe, dass mit gewissen Personen die Phantasie durchgeht, bis zum Unanständigen. Die Konstellation wurde als ungünstig erachtet, jedoch war die Idee an sich zu interessant, als dass man sie hätte verwerfen wollen. Deshalb sollte aufgezeigt werden, ob sie machbar wäre. Das ist geschehen, mehr nicht, der Rest ist Fiktion. Schade, dass das Ganze Fiktion bleibt.

Marc Schinzel (FDP) wiederholt seine Zusatzfrage: *Wieso müssen Steuerzahler für eine Machbarkeitsstudie für ein konkretes und patentgeschütztes Projekt aufkommen? Weshalb sagte man nicht, es sei Sache der privaten Unternehmen?*

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) hält fest, für die Erstellung der Machbarkeitsstudie gebe es ausreichende Gründe, die im öffentlichen Interesse liegen. Die Studie führte dazu, dass sich das ASTRA an diesem Pilotprojekt beteiligt. Die Überbrückung eines Autobahnzubringers beispielsweise kostet einiges. Deshalb war das öffentliche Interesse gegeben. Auch der Kanton ist an Innovation interessiert, nicht nur der Unternehmer. Mit den CHF 135'000.– sind die Leistungen der Unternehmer nicht wirklich abgedeckt. Der Redner findet die Diskussion deswegen etwas harzig.

Markus Dudler (CVP) ist auch erstaunt, dass der Fokus auf die Innovation gelegt werde und nicht auf eine Lösung für den individuellen Langsamverkehr. Der individuelle Langsamverkehr war sicher Bestandteil des Nachhaltigkeitskonzepts bei der Planung des ESAF. Der Redner hat folgende Zusatzfrage: *Wie sieht das Konzept aus, und was wird für die Velofahrenden geboten?*

Antwort: Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) äussert, beim ESAF handle es sich um einen Auftrag, der vom Eidgenössischen Schwingerverband an den Trägerverein ging und von dort weiter an den Verein ESAF Pratteln. Der muss sich selber finanzieren. Es handelt sich nicht um ein Projekt der öffentlichen Hand. Es wurde kein Bedürfnis formuliert, der Kanton solle eine Erschliessung bereitstellen. Durch die Idee ergab sich eine Opportunität. Man hätte dies kombinieren können. Es gibt ein Nachhaltigkeitskonzept nicht nur bezüglich des Verkehrs, sondern auch anderweitig. Es wird viel Holz eingesetzt, weil dies positioniert werden soll. Das Logo ist ein Eichenblatt. Das Verkehrskonzept des ESAF funktioniert und ist auf den öV und Langsamverkehr ausgerichtet. Es geht vor allem darum, die Leute vom Bahnhof an den richtigen Ort zu bringen. Dies ist die Aufgabe des organisierenden Vereins. Das Tiefbauamt muss keine Infrastruktur planen.

Florian Spiegel (SVP) erklärt, die Sensibilität habe an einen oder anderen Ort gefehlt und stellt folgende Zusatzfrage: *Ist der Regierungsrat der Meinung, dass infolge des medialen Echos ein wirkliches Leuchtturmprojekt, das über die Kantonsgrenzen hinweg einen Mehrwert geschaffen hätte, bachab gegangen ist, ja oder nein?*

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) findet es schade, dass die Diskussion nicht im Rahmen einer Landratsvorlage über ein konkretes Projekt geführt werden könne. Die Kritik kam praktisch aus allen Fraktionen und aus unterschiedlichen Motiven. Viele Fragen waren auch berechtigt. In den letzten zwei Wochen war eine vernünftige Diskussion nicht mehr möglich, weshalb ein Cut

das Richtige war. Nun geht man einen Schritt zurück. Der Regierungsrat wird dranbleiben. Es wurde die eine oder andere Lehre gezogen. Es wurde nicht alles richtig gemacht. Etwas Gutes, Spannendes und Ambitioniertes hätte auf die Beine gestellt werden sollen, was auch in der übrigen Schweiz Beachtung gefunden hätte. Das Projekt wurde bereits jetzt in der Schweiz als spannend erachtet. Das Baselbiet hätte vielleicht mit Stolz etwas aus dem Bereich Innovation, Pioniergeist Holzbau etc. zeigen können. Vielleicht gibt es eine weitere Chance. Man sollte nach vorne schauen und nicht zurück.

Urs Kaufmann (SP) hat eine Zusatzfrage: *Es war die Absicht, eine freihändige Vergabe vorzunehmen, weil bei einem Prototyp keine Ausschreibung nötig ist. Dies sei vergaberechtlich zulässig, wurde gesagt. Kann dies bestätigt werden? Wenn dies so ist, kann ein solches Geschäft gar nicht umgesetzt werden, wegen der freihändigen Vergabe in Millionenhöhe. Deshalb muss man nicht erstaunt sein, dass es nun zu einem Abbruch kommt.*

Antwort: Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) präzisiert, es wäre abgeklärt worden, was freihändig vergeben werden könnte. Ein Teil wäre freihändig gewesen, aber beispielsweise nicht die Zulieferung von grossen Mengen an Holz. Eine funktionelle Ausschreibung stand nie zur Debatte. Es ging darum, ein System zu realisieren, das ungefähr so aussieht wie das Modell. Das hätte die Landratsvorlage aufzeigen sollen.

Anita Biedert (SVP) möchte eine Brücke vom ESAF zum Vertrag des Tiefbauamts mit der Firma Häring schlagen und stellt folgende Zusatzfrage: *Ist der Vertrag mit der Bezahlung der CHF 135'000.– (inkl. Mehrwertsteuer) erfüllt oder gibt es eine Klausel, dass bei Nicht-Umsetzung des Projekts eine Haftung besteht?*

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) erklärt, es gebe keine Verbindlichkeiten für weitere Schritte. Es wurde abgeklärt, ob die Idee machbar ist. Das wurde rasch gemacht. Vielleicht war man zu schnell.

Christine Frey (FDP) hält fest, es gebe einen Scherbenhaufen, der teilweise dem unsensiblen Vorgehen geschuldet sei. Die Rednerin hat folgende Zusatzfrage: *Wie soll es weitergehen? Es wurde ausgeführt, welche Entlastung eine Velohochbahn bringen könnte. Das Thema sollte weiterverfolgt werden. Wie kann das ASTRA weiterhin bei Laune gehalten werden? Der erste Schritt wäre die Suche nach einer alternativen Streckenführung.*

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) überlegt sich einen Ordnungsantrag. Das Instrument Fragestunde wird überstrapaziert. Weshalb musste man so massiv einfahren, wenn das Diskussionsbedürfnis so gross ist? Das ASTRA sagte, sie würden mit den Kantonen Basel-Landschaft und Zug schauen, ob ein Pilotprojekt möglich ist. Das ist erledigt. Man ist daran interessiert, mit dem ASTRA weiterhin ein gutes Einvernehmen zu haben. Aber ob das ASTRA Lust hat, gleich wieder mit dem Kanton Basel-Landschaft ein Pilotprojekt umzusetzen, weiss der Redner nicht. Die Streckenführung wurde auch diskutiert. Das Schwingfest war nicht Projektträger, sondern war als Katalysator gedacht. Die Arbeiten sollen wieder aufgenommen werden. Man wird sich jedoch sehr stark absichern. Damit kommt man nicht so schnell vorwärts. Der Scherbenhaufen ist da. Der Redner nimmt auch einen Teil auf sich; das eine oder andere hätte anders getan werden sollen. Es wurde gesagt, auch andere Unternehmen könnten eine Velobahn bauen. Aber die soll man dem Redner zeigen, und eine andere Frage ist, ob dies notwendig ist. Der Redner lehnt es jedoch ab, den Scherbenhaufen alleine zu verantworten, dazu haben auch noch andere beigetragen.

Peter Brodbeck (SVP) hat eine Zusatzfrage: Der Redner hat in den vorhergehenden Voten nichts gegen das innovative Projekt gehört. Bezüglich der Umstände ist lediglich eine «Kropfleerete» erfolgt. *Was müsste seitens Landrat geschehen, damit die Vorlage trotzdem noch kommt, denn es handelt sich um ein Leuchtturmprojekt?*

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) erklärt, der Vorredner sei der erste, der sich positiv äussere. Es braucht ein Commitment sowohl seitens Parlament als auch seitens Regierungsrat, um ein solches Projekt anzugehen. In den letzten zwei Wochen hat der Redner nie gehört, dass es sich um ein spannendes Leuchtturmprojekt handelt. Wäre das der Fall gewesen, hätte man sagen können, man geht den Weg trotzdem.

Dieter Epple (SVP) überlegt sich, ob ein Rückkommen nicht möglich wäre. Auch in einen Scherbenhaufen können neue und gute Ideen eingebracht werden.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) fehlt die Frage, ist aber froh um die positiven Voten.

9. Andi Trüssel: Bekanntgabe der Interessenbindungen

Andi Trüssel (SVP) findet es schade, dass ein Innovationsprojekt auf diese Art und Weise gestoppt werde. Offenbar ist es nicht möglich, dass innovative Unternehmer und der Kanton gemeinsam etwas auf die Beine stellen. Der Redner formuliert seine Zusatzfrage als Bitte: *Wer die Antwort gelesen hat, soll seine Interessenbindungen aktualisieren. Der Redner bittet die Landeskanzlei, alle Landratsmitglieder höflich darauf aufmerksam zu machen, dass auch während der laufenden Legislatur die Interessenbindungen nachzuführen und zu aktualisieren sind.*

Antwort: Regierungsrat **Anton Lauber** (CVP) antwortet, man werde eine Traktandierung in der Geschäftsleitung des Landrats anregen. Aber die Landrätinnen und Landräte haben es gehört und werden gebeten, es zu tun.

– *Persönliche Erklärung*

Klaus Kirchmayr (Grüne) möchte vom Recht auf eine persönliche Erklärung Gebrauch machen und ein paar Fakten auf den Tisch legen, um zur Klärung beizutragen. Wie es zum Projekt kam, haben die beiden Regierungsräte ausführlich dargelegt. Angesichts der massiven Medienkampagne möchte der Redner auf einige Punkte hinweisen. Es hat weder von Christoph Häring noch vom Redner je einen Hinterzimmerdeal gegeben. Es gab eine E-Mail an die beiden Regierungsräte, um die Projektidee zu lancieren. Der Direktor des ASTRA wurde involviert, und die Projektleitung der Machbarkeitsstudie wurde durch einen Delegierten des ASTRA wahrgenommen, einen qualifizierten Ingenieur. Professionell, technisch und prozessmässig war es ein guter und interaktiver Prozess. Das erfolgte alles im Hinblick darauf, nicht nur die Machbarkeit für das konkrete Projekt zu prüfen, sondern auch darüber hinaus nutzbare Erkenntnisse zu erhalten. Das ASTRA baut und unterhält nicht nur Strassen, sondern stellt auch die Normen für Verkehrswege sicher. Es wurden viele Fragen danach gestellt, was eigentlich produziert wurde. Es gab vier Ingenieurberichte – Interessierte können sich diese erklären lassen. Es gibt nichts zu verbergen. Auch eine GPK kann jederzeit den Prozess anschauen. Man ist stolz auf das Projekt, das gemeinsam mit ASTRA und Tiefbauamt und auswärtigen Ingenieurbüros erarbeitet wurde. Das Projekt ist nach dem Abbruch in Teilen weiter verwendbar, vielleicht nicht alles für den Kanton, aber auf jeden Fall fürs ASTRA. Zum Thema Patentierung: Dies wäre im Rahmen der Vorlage angeschaut worden. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie spielte das Patent keine wirkliche Rolle. Es wird erst zu einem wichtigen Aspekt, wenn es um eine Ausschreibung geht. Man muss sich anschauen, wie ein Patent wirkt. Das Patent wurde im Januar 2020 eingereicht. Jedes Patent ist für 18 Monate vertraulich. Der Grund ist

der folgende: Sobald es öffentlich wird, werden die Leute schauen, wie sie etwas besser machen können. Ein Patent in der Bauindustrie ist eher ungewöhnlich, aber ein Trend, der sich vermehrt durchsetzen wird. Das bedeutet nicht, dass alle Arbeiten an einen Unternehmer gehen, weil das Submissionsgesetz gilt und eine Verpflichtung besteht, auszuschreiben. Die Firma des Redners hat entschieden, dass der Kanton dies so tun sollte. Die interessierten Unternehmer hätten Einsicht erhalten, obwohl das Patent eigentlich vertraulich ist. Das wäre ein Angebot gewesen, um die Situation zu erleichtern.

Der Abbruch des Projekts ist sehr bedauerlich. Der Redner freut sich, Bike-Highways anderswo in der Schweiz oder in Europa zu bauen. Jeder in diesem Saal kann Auskunft darüber erhalten, was gemacht wurde, auch über die Details des Systems. Damit könnten auch die technischen Details erklärt werden, warum es sich nicht nur um eine einfache Holzbrücke handelt und welche unternehmerischen Eigenleistungen bereits erfolgten. Der Redner und Christoph Häring haben nichts zu verbergen.

Den Redner fuchst es nicht, dass Urb-X wohl keinen Auftrag erhalten wird und die Chance fürs ESAF nicht genutzt werden kann. Es ist schade, dass man sich die Chance entgehen lässt, schnell zu handeln, im redlichen Bemühen, alle Regeln einzuhalten. Seitens Kanton und ASTRA sasssen immer vier bis sechs Augen am Tisch. Es wurde nie etwas gemauschelt. Ein Regierungsrat, der seine Verwaltung in Bewegung gesetzt und beschleunigt hat, eine Gemeinde Pratteln, die sich wirklich für das Projekt und das ESAF engagiert haben – darum ist es schade. Sowohl der Regierungsrat als auch der Gemeinderat von Pratteln haben sich den Respekt der Projektbeteiligten verdient. Es tut dem Redner leid, dass es nun nicht realisiert werden kann, denn die haben sich engagiert. Es ist schade, dass wenig über die Sache, sondern mehr über Nebengeräusche diskutiert wurde. Es ist eine verpasste Chance, aber nun gilt es, vorwärts zu schauen.

4. Roman Brunner: Windturbinen im Hardwald

Roger Boerlin (SP) hat eine Zusatzfrage: Wasser ist ein Schutzgut. Die ganze Agglomeration ist vom Grundwasser in der Hard abhängig. *Hat der Regierungsrat vor, ein hydrogeologisches Gutachten erstellen zu lassen?*

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) antwortet, es werde alles Notwendige unternommen. Sollte es notwendig sein, wird dies getan.

Der Redner erinnert daran, man könne Windräder aus verschiedenen Gründen mehr oder weniger interessant finden. Die Hard ist von Altlasten und Risiken wie dem Hafen, der Eisenbahn, der Autobahn und dem Güter- und Rangierbahnhof umzingelt. Man ist zu grosser Sorgfalt angehalten. Aber das Projekt soll kommen, insofern es keine zwingenden Hinderungsgründe gibt. Der Redner kann die Notwendigkeit eines Gutachtens jedoch nicht beurteilen. Es gibt jedoch einen Rechtsrahmen, der sagt, was es braucht.

5. Jan Kirchmayr: Parkplätze entlang von Tramgleisen

Keine Zusatzfragen.

6. Peter Hartmann: Sicherheit bei der CABB

Rahel Bänziger (Grüne) stellt eine Zusatzfrage: *Ist es nicht an der Zeit, dieser Firma entsprechende Auflagen zu geben?*

Antwort: Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) kann das nicht direkt beantworten. Grundsätzlich ist es nicht der erste Vorfall. Es gibt Regeln, wie kontrolliert wird. Man kann dies auch nicht von einem einzelnen Ereignis abhängig machen.

7. Roman Brunner: Baurechtszinsen im Hafen Birsfelden/Muttenz

Roman Brunner (SP) hat eine Zusatzfrage: Das Zielband für die Höhe der Baurechtszinse wird mit CHF 20–25.– pro Quadratmeter pro Jahr angegeben. Der Ertrag ist im Moment bei CHF 7.– pro Quadratmeter. Das ist die einzige Zahl, die aus dem Jahresbericht herausgelesen werden kann, wenn man die Baurechtserträge durch die Fläche des Hafens dividiert. Steigen die Baurechtszinse um 0,8 % pro Jahr an, wäre man in ca. 150 Jahren bei den CHF 20–25.–pro Quadratmeter. *In welchem Zeithorizont soll das angestrebte Zielband erreicht werden?*

Antwort: Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) antwortet, das Zielband beziehe sich auf die tatsächlich vermieteten Flächen. Man befindet sich relativ nahe am Zielband. Es gab alte, langandauernde Verträge, die sehr tief waren, aber sukzessive kommt man in Richtung des Zielbands. Man befindet sich in einem niedrigen Bereich. Ein Wohn- und Geschäftshaus mit 30 Stockwerken hätte höhere Baurechtszinse zur Folge. Aber der Hafen ist matchentscheidend für die nationale Versorgung. Das Band richtet sich danach, was man von der Logistikbranche erhalten kann. Diese Branche steht wegen COVID-19 sehr stark unter Druck, was einen niedrigen Margenbereich ergibt. Mit einer anderen Nutzung könnten mehr Baurechtszinse generiert werden. Das Ganze ist aber kein Cash-Generierungsmodell für den Kanton, sondern die Flächen sollen für die Logistik zur Verfügung gestellt werden. Dafür ist das Zielband angemessen. Die abgeschlossenen Verträge konvergieren zu diesem Zielband. Diese werden nicht jedes Jahr neu abgeschlossen, sondern haben Laufzeiten von 10, 20 oder noch mehr Jahren.

8. Christina Jeanneret-Gris: Corona-Testkapazitäten Kanton Basel-Landschaft

Christina Jeanneret-Gris (FDP) dankt für die sorgfältige Beantwortung der Fragen. Das Problem wurde erkannt. Das Integriertes Managementsystem ist eine Blackbox. Die Rednerin stellt zwei Zusatzfragen: *Ist vorgesehen, dass Inzidenzzahlen als Cutoff definiert werden, ebenso die entsprechenden Massnahmen oder Gegenmassnahmen?* Eine Lösung des Problems wären die Covid-Schnelltests. *Ist vorgesehen, dass diese in die Überlegungen einbezogen werden, wie den Testkapazitätsengpässen entgegengewirkt werden kann?*

Antwort: Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) klärt dies ab. Es wird alles eingesetzt, was vorhanden ist.

://: Alle Fragen sind beantwortet.
