

Beschluss des Landrats vom 26.03.2026

Nr. 1645

26. Verkehrspolitische Komplexität reduzieren – ein ergänzendes Agglomerationsprogramm fürs Baselbiet

2025/237; Protokoll: bw

Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP) informiert, der Regierungsrat lehne die Motion ab, es liegt eine schriftliche Begründung vor.

Christine Frey (FDP) bittet darum, tief Luft zu holen und sich für ein neues Thema zu öffnen, das ihr sehr am Herzen liegt. Das ist vorerst ihr letzter Vorstoss. An der letzten und vorletzten Landratssitzung wurde eine ganze Reihe an Vorstössen überwiesen und damit im Bereich von grossen Bau- und Infrastrukturprojekten ein gemeinsames Ziel definiert. Der Kanton soll künftig schneller, effizienter und erfolgreicher vorwärtskommen. Heute wird zusätzlich über einen weiteren Vorstoss diskutiert, der sich im Kern dieselben Ziele setzt.

Die Motion verlangt, dass der Kanton Basel-Landschaft ein eigenes ergänzendes Agglomerationsprogramm erarbeitet und beim Bund einreicht. Dabei ist sicherzustellen: Erstens die nahtlose Weiterführung laufender und geplanter Projekte im Baselbiet – entweder im neuen Programm oder weiterhin im bestehenden Aggloprogramm –, zweitens die Sicherung der Bundesbeiträge für alle betroffenen Projekte und drittens die Ergänzung statt des Ersatzes des bestehenden Aggloprogramms Basel, um weiterhin von überregionalen Synergien und Zusammenarbeit profitieren zu können.

Woher die Idee kommt, so einen Vorstoss einzureichen? Das Aggloprogramm Basel ist wahrscheinlich das komplexeste Planungsinstrument in der Schweiz. 175 Gemeinden, 4 Kantone und 3 Länder: Das ist ein gigantischer Verbund und alle wollen mitreden. Das ist aber das Problem. Zu viele Köche verderben den Brei. Bevor ein Projekt eingereicht werden kann, müssen sich alle Partner geeinigt haben. Das braucht enorm viel Zeit und am Ende, und das ist der zentrale Punkt, stimmen die Resultate nicht, die Projekte werden abgelehnt oder immer weiter zurückgestuft. In solch einer Situation muss man prüfen, ob man überhaupt richtig aufgestellt ist, um beim Bund mit Finanzierungsanträgen Erfolg zu haben. Der Blick auf andere Aggloprogramme in der Schweiz zeigt klar, dass das Aggloprogramm Region Basel zu kompliziert ist und das Baselbiet zu wenig Möglichkeiten hat, wichtige Projekte zur Priorität zu machen. Nüchtern betrachtet gibt es im heutigen System städtische Projekte, die Vorrang haben. Die beiden bekannten Beispiele sind Trams nach Weil und Saint-Louis. Was für das Baselbiet zentral ist, nämlich die Erschliessung des Wirtschaftsareals oder die Umfahrung des Dorfkerns, verliert dagegen an Priorität und genau diese Anliegen brauchen eine starke Stimme. Unsere Ausgangslage ist eine andere als die von Basel-Stadt. Basel-Landschaft hat mehr Industrie, Logistik und KMU, die auf verlässliche Zubringer und belastbare Hauptachsen angewiesen sind. Wenn Projekte hier warten müssen, weil innerstädtische Aufwertungen oder Tramlinien Vorrang haben, trifft das direkt die Standortqualität unseres Kantons. Die Grösse eines Aggloprogramms spielt für die Mittelvergabe beim Bund keine Rolle. Deshalb haben andere Regionen kleinere, überschaubare Strukturen geschaffen, stimmen sich intern sauber ab und bringen ihre Projekte klar und mit erkennbarem Nutzen beim Bund ein und sie werden dort gleich behandelt. Es geht und es funktioniert also. Hier gehen kantonale Anliegen hingegen zu oft unter. Unser Aggloprogramm verwendet viel Zeit für die Koordination, aber zu wenig für die Ausarbeitung von konkreten Projekten.

Der Bericht des ETH-Professors Ulrich Weidmann zeigt auf, dass die hiesige Region über wenig baureife Vorhaben verfügt, und genau dort setzt eben diese Motion an. Sie soll keine Konkurrenz schaffen zum bestehenden Programm. Sie ergänzt, was gefehlt hat: ein Baselbieter Agglopro-

gramm, in dem unsere Prioritäten klar formuliert und gezielt beim Bund platziert werden. Andere Regionen zeigen, dass mehrere Programme parallel nebeneinander funktionieren, abgestimmt und innerhalb der Bundesvorgaben.

Alle laufenden Projekte bleiben gesichert. Es geht um Klarheit und um eine Priorisierung, die unserem Kanton den Nutzen bringt, den er braucht, um die grossen Verkehrsprobleme anzupacken. Der Regierungsrat warnt vor Risiken, doch der Bund erlaubt ergänzende Unterprogramme ausdrücklich, sofern sie abgestimmt sind. Zusammenarbeit ja, aber nicht um den Preis der eigenen Handlungsfähigkeit. Unsere Herausforderungen sind klar: Stau, Engpässe, lange Verfahren, viele Interessen und am Ende zu wenig Bewegung. Ein ergänzendes Aggloprogramm gibt uns die Chance, unsere Mobilitätsstrategie zu schärfen und die Projekte mit Baselbieter Relevanz sichtbar zu machen. Man stelle sich vor, das Baselbiet könnte ja Vorhaben wie zum Beispiel einen Tunnel von Arlesheim nach Frenkendorf oder sonstwo selbst priorisieren: Eine direkte Verbindung der Täler für Auto, Velo und Bus wäre ein Quantensprung für die Mobilität; in 10 Minuten von Reinach nach Pratteln mit dem Bus oder mit dem Auto von Arlesheim nach Liestal, ohne im Schänzli-Stau zu stehen – und gleichzeitig würde eben die A2 massiv entlastet. So ein Projekt wäre ein Vorhaben mit riesigem Nutzen für das Baselbiet, aber eben auch für die ganze Region.

Man muss sich so aufstellen, dass solche Projekte selber eingebracht werden können. Die regionale Stärke entsteht nicht durch maximale Komplexität, sondern durch klare Verantwortlichkeiten. Das Baselbiet braucht in der regionalen Verkehrspolitik dringend einen Platz am Steuer und nicht einen Platz hinten im Bus. Damit das wichtige Anliegen eine breite Unterstützung finden kann, wäre Christine Frey allenfalls bereit, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. So kann der Regierungsrat in Ruhe und sorgfältig prüfen, was möglich ist und wie das Baselbiet verkehrspolitisch besser und vor allem schneller vorangebracht werden könnte.

Anita Biedert (SVP) verweist auf die Aussage von Christine Frey, es seien gemeinsame Ziele in Bezug auf die Effizienz definiert worden. In diesem Sinn unterstützt die Fraktion der SVP die Motion und allenfalls auch ein Postulat. Andere Kantone wie Solothurn oder Bern haben dies ebenfalls. Solothurn hat eigene kantonale Prioritäten klar strukturiert. Auch die Region um Biel arbeitet mit kantonalen Steuerungsansätzen. Der Kanton kann dadurch aktiver mitgestalten und nicht nur koordinieren. Das Problem respektive die Situation im Baselbiet zeigt sich in etwa so: Es gibt eine starke Pendlerverflechtung mit Basel, es gibt heterogene Gemeindestrukturen und Engpässe auf ganz wenigen Schlüsselachsen. Ein eigenes Programm kann differenzierter ins grossräumige Bundesprogramm eingreifen, das heisst, man kann differenzierter agieren, kann klar definierte Prioritäten aufzeigen und stärkere politische Verantwortung auf Kantonsebene gewährleisten. Der Kanton wird damit auch mehr zum Gestalter als zum Koordinator, und die Projekte könnten beschleunigt werden.

Die SVP-Fraktion möchte den Regierungsrat dazu anhalten oder davon überzeugen, innerhalb des grossräumigen Agglomerationsprogramms einen Einbau zu forcieren – oder dies wenigstens im Rahmen eines Postulats zu prüfen und zu berichten.

Sandra Strüby-Schaub (SP) bestätigt, dass im Kanton Basel-Landschaft herausfordernde Gegebenheiten vorherrschen: Sei es der Verkehr oder die Vielzahl an Gemeinden. Das ist auch im gesamtschweizerischen Vergleich speziell. Aber gerade in diesem komplexen Raum mit den ländlichen und städtischen Gebieten und sogar auch mit Nachbarländern ist es wichtig, dass eben die Planung überregional passiert. Agglo Basel leistet gute Arbeit und die SP-Fraktion erachtet ein zusätzliches und eigenständiges Aggloprogramm als nicht zielführend.

Pascal Ryf (Die Mitte) ist davon überzeugt, dass allen Anwesenden bewusst ist, dass die trinationale Zusammenarbeit im Agglomerationsraum Basel enorm wichtig sei und sich sehr bewährt habe. Erst vor kurzem wurde dies eindrücklich demonstriert, indem die Ausgabenbewilligung für die

Jahre 2026–2029 an den Verein Agglo Basel für den Ausgabenbereich Trireno unterstützt wurde. Es ist der Mitte-Fraktion ganz wichtig, dem Geschäftsführer Patrick Leyboldt ein grosses Kompliment für die hervorragende Arbeit von Agglo Basel zu machen.

Es ist aber auch so: Je grösser ein Verband ist, desto komplexer wird auch die Arbeit und es liegt in der Natur der Sache, dass vielleicht eine kleinräumige Region oder kantonale Anliegen dann ein bisschen weniger Gewicht bekommen, als es für das Baselbiet sinnvoll wäre. Das Baselbiet steht in den kommenden Jahren vor einem deutlichen Wachstum. Das hat den Vorteil, dass es keinen Nationalratssitz verliert. Das Wachstum entsteht aber nicht nur bei der Bevölkerung, sondern glücklicherweise auch bei den Arbeitsplätzen. Das führt aber auch zu einem Wachstum bei der Mobilität, was täglich festgestellt werden muss. Die Verkehrsströme haben sich verschoben, die Herausforderungen betreffen heute vor allem die Baselbieter Gemeinden, die Strassen und die regionalen Zentren. In Oberwil fahren täglich 25'000 Autos durch das Dorf – das ist einfach sehr schwierig. Deshalb ist es auch legitim, dass das Baselbiet seine eigenen Prioritäten sichtbar macht. Der Mitte-Fraktion ist aber auch klar, dass, wenn keine eigenen Projekte der Planungsbehörde eingegeben werden, dann natürlich auch keine Projekte im Aggloprogramm enthalten sind. Deshalb muss man im Baselbiet sicherlich auch seine Hausaufgaben machen. Ein ergänzendes Baselbieter Agglomerationsprogramm schafft genau diesen Rahmen, es stärkt die Übersicht, es ordnet Verantwortung und es macht auch nachvollziehbar, welche Projekte für uns Landratsmitglieder für unseren Kanton zentral sind. Die Zusammenarbeit wird damit nicht geschwächt. Im Gegenteil, sie wird strukturierter und sie wird auch verlässlicher. Ein ergänzendes Programm bringt mehr Planungssicherheit für die Gemeinden, für den Betrieb, aber auch für die Bevölkerung. Projekte können gezielter vorbereitet, besser begründet und mit einer klaren Stimme beim Bund eingegeben werden. Das erhöht die Chance, dass die Vorhaben, die für das Baselbiet wichtig sind, auch wirklich vorangetrieben werden. Es geht also nicht darum, irgendjemanden auszuschliessen oder die Arbeit von jemand anderem schlecht zu machen, es geht darum, unsere Rolle in der Region zu stärken und die gemeinsame Arbeit einfacher, transparenter und nachvollziehbarer zu machen. Deshalb wird die Mitte-Fraktion den Vorstoss unterstützen.

Silvia Lerch-Schneider (FDP) sagt, die trinationale Zusammenarbeit sei wichtig. Genauso wichtig ist aber auch, dass sie funktioniert. Daran zweifelt man langsam immer mehr. Das heutige Aggloprogramm ist komplex und schwerfällig. In einem Verbund mit 175 Gemeinden gehen die Baselbieter Prioritäten zwangsläufig unter. Für den Kanton heisst das zu wenig Einfluss, zu wenig Tempo und zu wenig Verbindlichkeit. Die Bedürfnisse sind klar. Das Baselbiet braucht starke Verkehrsachsen, planbare Projekte und eine Infrastruktur, die zu diesem Kanton mit Industrie, Logistik, KMU und starkem Pendlerverkehr passt. Was wir nicht brauchen, ist ein System, das unsere Anliegen in der Schublade verstauben lässt. Vor Ort muss künftig wieder vorwärtsgemacht werden. Deshalb muss das Baselbiet seine verkehrspolitischen Interessen künftig wieder klarer und wirksamer vertreten können, gerne auch in einem eigenen Agglomerationsprogramm.

Stephan Ackermann Maurer (Grüne) ist nicht böse, wenn nun der letzte der Vorstösse von Christine Frey abschliessend behandelt worden sei und man sich den weiteren Geschäften zuwenden könne. Mit dieser Motion wird nicht die Komplexität reduziert, sondern vergrössert. Es werden neue bürokratische Schnittstellen geschaffen und die Planungssicherheit für wichtige Verkehrsprojekte, die allen Anwesenden am Herzen liegen, reduziert. Es droht ein Verlust der Stimme in Bundesbern, wenn ein weiteres Agglo-Light-Programm erstellt wird. Es wäre besser, die bestehenden Schienen zu nutzen. Stephan Ackermann hat richtig Mühe mit der Denkweise, dass grenzüberschreitende Mobilität auf das Baselbiet reduziert werden müsste. Damit lässt sich gar nichts gewinnen. Es handelt sich um funktionale Räume und man darf nicht in eine kleinräumige Denkweise verfallen. So verliert man die Möglichkeit, in Bundesbern auch künftig Geld für unsere Region ab-

zuholen. Geht man in diese Richtung, dann steht man auf einem Abstellgleis, was sehr, sehr schlecht ist für den Wirtschaftsraum.

Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP) informiert, dass sich für die verbleibenden 6 Minuten noch 7 Sprecherinnen und Sprecher auf der Rednerliste befinden. Dieses Geschäft wird heute abgeschlossen, entsprechend wird um kurze Voten gebeten.

Thomas Noack (SP) betont, dass das Aggloprogramm kein Bestellzentrum für Infrastrukturausbauten, sondern ein Abstimmungsprogramm zwischen Siedlungsentwicklung, Verkehrsentwicklung und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung sei. Die Erfolgsgeschichte des regionalen Aggloprogramms ist, dass in den letzten Jahren genau diese Abstimmung extrem gut und aufwendig stattgefunden hat. Der Bund hat sehr viele Gelder gesprochen für die Region. Es scheitert nicht daran, dass die Gelder vom Bund nicht gesprochen werden oder dass das Aggloprogramm nicht gut wäre, sondern daran, dass die Projekte, die finanziert werden sollten, nicht ausführungsfähig sind. Der Bund spricht eigentlich mehr Geld, als ausführungsfähig «verbaut» werden könnte. Daran ändert ein Baselbieter Agglomerationsprogramm gar nichts. Der Erfolgsfaktor der regionalen Zusammenarbeit im Aggloprogramm und die sehr sorgfältige Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung müssen weitergeführt werden. Zwingend muss man über die Grenzen hinausschauen und zwingend muss man mit Basel-Stadt zusammen planen. Aus Bundessicht muss die Absprache zwingend auch noch mit der angrenzenden Nachbarschaft erfolgen. Verliert man dies, verliert man die Legitimität von Projekten und riskiert, dass der Bund weniger Geld spricht. Entsprechend wird dringend von diesem Vorstoss abgeraten.

Margareta Bringold (GLP) erklärt, die GLP-Fraktion sehe keinen Nutzen in einem eigenständigen Baselbieter Agglomerationsprogramm. Der Kanton ist verkehrstechnisch eng mit den Nachbarkantonen verflochten. Schon nur die Idee einer direkten Verbindung von Arlesheim nach Liestal tangiert auch den Kanton Solothurn und nur sehr wenige Projekte würden einzig das Baselbiet betreffen. Die GLP-Fraktion sieht keinen Mehrwert, dafür nur mehr Aufwand und lehnt die Motion ab – ein Postulat würde teilweise Unterstützung finden.

Urs Kaufmann (SP) versteht Christine Freys Forderung nicht. Was sie fordert, gibt es bereits und das ist der kantonale Richtplan. Darin werden Überlegungen zur Verkehrsinfrastruktur und zur Siedlungsentwicklung angestellt. Demnächst kommt der nächste Meilenstein, der eine Überprüfung im Bereich Verkehr vorsieht. Dort muss man eine gute Basis herstellen und definieren, was ins Aggloprogramm der Region integriert und danach dem Bund übergeben und von ihm finanziert werden soll. Ein Aggloprogramm schafft ja nicht neue Gelder, es braucht ein Vehikel, um lokale Ideen zu definieren und das ist der Richtplan. Nun etwas Neues zu kreieren mit einem neuen Wort, führt nur zu Chaos und einer unkoordinierten Planungsgrundlage im Baselbiet. Es ist aber wichtig, dass es eine gut durchdachte, koordinierte und aktuelle Planungsgrundlage gibt. Es braucht die Motion auf keinen Fall, und eine Überweisung als Postulat ist auch nicht wirklich sinnvoll.

Peter Hartmann (Grüne) meint, mit zwei Aggloprogrammen für eine Region mache man sich beim Bund lächerlich. Beruflich arbeitet Peter Hartmann immer wieder für das ASTRA im Bereich Lärmschutz. Mehr als einmal hat er an Sitzungen in Bern oder Zofingen gehört, dass man in eine andere, eine geeinte Region gehe, wenn die in Basel – und damit ist die ganze Region inklusive Aargau und Solothurn gemeint – nicht wissen, was sie wollen. Genau so wird es beim Aggloprogramm auch sein, wenn eine andere Bundesstelle beurteilen muss, wer und was man in der Region möchte. Will man wirklich die Bundesgelder in der Region aufs Spiel setzen? Peter Hartmann rät dringend davon ab und empfiehlt, sowohl Motion als auch Postulat abzulehnen.

Christine Frey (FDP) hat von linksgrüner Seite kein einziges Argument gehört, das sie überzeugt habe. Es wird einfach gesagt, es gehe nicht und es mache keinen Sinn. Wenn ein Projekt auf Baselbieter Boden realisiert werden könnte, das der ganzen Region nützt, man aber zuerst im bestehenden Aggloprogramm mit allen diskutieren muss, kommt man einfach nicht schnell voran. Wenn man jetzt aber eine Idee für ein Projekt auf Baselbieter Boden hat, das der ganzen Region nützt und man das mit einem eigenen Aggloprogramm dem Bund vorschlagen könnte, ist man schneller und effizienter.

Bei einem zusätzlichen Programm verliert man nichts, sondern erhält etwas Zusätzliches. Wenn die linksgrüne Seite kein eigenes Aggloprogramm möchte, sagt sie indirekt, dass sie keine Lösungen für die Probleme auf den Strassen forcieren möchte.

Die Mitte-Fraktion hat signalisiert, dass sie auch eine Motion unterstützen würde. Zusammen mit den Stimmen der SVP und der FDP hofft Christine Frey, dass es für eine Überweisung reicht.

Martin Dätwyler (FDP) outet sich als Spielverderber innerhalb der FDP-Fraktion. Das Anliegen, bei den Strassen, bei der Erschliessung der Industrieareale, bei der Arealentwicklung vorwärts machen zu wollen, ist verständlich. Martin Dätwyler sieht aber keinen Vorteil, wenn man sich nun ein Unteragglomerationsprogramm vom Bund geben lassen möchte. Die vorhandenen Projekte scheitern nicht daran, dass der Bund die Region nicht finanziell unterstützen würde, sondern weil man meistens nicht bereit ist und zwar über Jahre hinweg. Bei jedem Agglomerationsprogramm müssen aus diesem Grund Projekte wieder abgemeldet werden. Entsprechend sollte die Energie eher dafür verwendet werden, die hiesigen Strukturen effizient zu gestalten, anstatt mit einem zusätzlichen Modul zu meinen, hier sei man dann schneller. Solange man die eigenen Hausaufgaben gemacht hat, ist der Bund schon zur Finanzierung bereit.

Andere Kantone würden dies auch tun, hiess es. Richtig: Olten und Solothurn sind halt auch nicht zusammen. Dazwischen ist Pampa. Das ist keine geschlossene Region. Als Solothurner darf Martin Dätwyler dies so sagen. *[Heiterkeit]* Man kann es einfach nicht mit der hiesigen, eng verflochtenen, funktionalen Region vergleichen.

Noch etwas anderes: Das Aggloprogramm ist jetzt nicht gerade dafür bekannt, dass Strassenprojekte darüber abgewickelt werden können. Das hat aber mit den Rahmenbedingungen zu tun, die der Bund vorgibt. Möchte man Projekte, wie sie Christine Frey geschildert hat, voranbringen, dann muss man sich in Bern dafür einsetzen, dass die Rahmenbedingungen, die das Agglomerationsprogramm für die Finanzierung definiert, strassenfreundlicher gestaltet werden. Aus diesen Gründen glaubt Martin Dätwyler nicht, dass man an Geschwindigkeit gewinnt, wenn man sich mit Strukturen auseinandersetzt, anstatt damit, Projekte voranzutreiben.

Manuel Ballmer (GLP) sagt, dass eine Person der GLP-Fraktion die Überweisung des Vorstosses als Postulat unterstützen würde.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) dankt Martin Dätwyler für dessen Votum. Er hat den Kern der Sache getroffen. Die Frage ist, was das Problem ist und weshalb ein Projekt allenfalls nicht vorankommt.

Pascal Ryf hat darauf hingewiesen, dass das Aggloprogramm Basel sehr gut geführt sei und ausgezeichnete Arbeit leiste. In einem Punkt ist der Baudirektor mit Christine Frey einverstanden: Agglo Basel gehört wohl mit zu den kompliziertesten Programmen in der Schweiz. Das ist aber nicht dem Konstrukt, sondern der Situation hier im Dreiländereck geschuldet. Das ist die Ursache für die Fragmentierung und weshalb es so komplex ist, hier zu planen. Es gibt kaum ein Projekt, das nicht eine Landes- oder eine Kantonsgrenze überschreitet und darum muss man sich auch fragen, wie sinnvoll es ist, wenn ein Player alleine planen möchte. Es ist der Kern jedes Verkehrsprojekt, Personen von A nach B zu bringen. In dieser Region heisst das ganz konkret eben auch, dass man Grenzen überschreitet.

Das beste Beispiel dazu ist der Zubringer Bachgraben, den zu gefährden man nun wieder einmal im Begriff ist. Wie soll dieses für das Baselbiet eminent wichtige Projekt umgesetzt werden, ohne den Kanton Basel-Stadt oder ohne Frankreich? Kaum ein Meter dieses Projekts befindet sich auf Schweizer Boden.

Man sollte dafür sorgen, mit den Projekten besser vorwärts zu kommen. Die Projekte werden aber nicht von den Agglo-Basel-Partnern oder von den Kantonen Aargau, Solothurn oder Basel-Stadt und auch nicht von Frankreich oder Deutschland verzögert und blockiert. In seiner ganzen Amtszeit als Baudirektor hat sich noch nie ein Projekt aufgrund der Partner verzögert – letztlich hat man dafür immer selbst gesorgt. Die Tramverlängerung in Allschwil wird nicht vom Kanton Aargau oder Solothurn blockiert. Sie wurde im Aggloprogramm 4 eingegeben. Der Bund hat Beiträge zugesagt, die man aber wohl nicht erhalten wird, weil man beim Projekt nicht auf dem notwendigen Stand ist. Mit der Tramverlängerung könnte man das ganze Allschwiler Gebiet innert 10 Minuten zum Bahnhof SBB bringen, bis jetzt dreht man sich aber im Kreis und blockiert sich selbst. Dort liegt das Problem. Die Talstrasse in Münchenstein ist ein ähnliches Thema. Nicht Agglo Basel sperrt dort – im Gegenteil. Man muss dort ansetzen, wo es wirklich klemmt.

Noch einmal: Verkehrsprojekte beziehungsweise Mobilität sind naturgemäss grenzüberschreitend und in der hiesigen, fragmentierten Region sowieso. Was würde es also bringen, wenn die Forderung des Vorstosses umgesetzt würde? Könnte man irgendwas ersetzen? Könnte Agglo Basel mit dem eigenen Agglomerationsprogramm ersetzt werden? Christine Frey hat es selbst gesagt: Nein, das ist nicht möglich. Entsprechend würde man es also verdoppeln und mehr Schnittstellen schaffen. Dadurch würde die Situation, die bereits kompliziert ist, noch komplizierter. Diesem Aspekt kann der Baudirektor gar nichts abgewinnen. Zudem ist davor zu warnen, mit solchen Vorstössen einen grossen Scherbenhaufen anzurichten. Es besteht ein gut geführtes und gut funktionierendes Aggloprogramm. Das sollte man nicht gefährden.

Der Regierungsrat kann keineswegs empfehlen, den Vorstoss als Motion zu überweisen. Was ein Postulat bringen soll, ist äusserst fraglich. Fakt ist, dass man bei Verkehrsprojekten auf die Partner in der Region angewiesen ist und zwar auf Gedeih und Verderb. Man kann es zusammen schaffen, man kann es aber auch zusammen verhindern.

://: Mit 39:36 Stimmen wird die Motion abgelehnt.

Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP) schliesst die Landratssitzung um 16.40 Uhr und wünscht allen Anwesenden einen schönen Abend.
