

Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 12. März 2026
2026/3106

vom 10. März 2026

1. Andrea Kaufmann: Schülertransport Bretzwil: Warum eine Sonderlösung?

Die aktuelle Transportlösung für Schülerinnen und Schüler aus Bretzwil wirft verschiedene Fragen auf. Insbesondere geht es um die Gleichbehandlung beim vergünstigten U-Abo, die Organisation eines privaten Schulbusses ausserhalb des regulären öffentlichen Verkehrs sowie darum, weshalb dieser Bus zwischen Reigoldswil und Bretzwil nicht auch von der Bevölkerung genutzt werden kann.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

1.1. Frage 1: Warum wird die Schülerschaft von Bretzwil gegenüber anderen Schülerinnen und Schülern benachteiligt, indem sie kein vergünstigtes U-Abo mehr erhält?

Die Abgabe von vergünstigten U-Abos an gewisse Schüler ist, nach genau definierten Kriterien, alleine durch den Zweck der Bewältigung des Schulweges mit dem öV begründet. Demzufolge kann nicht von einer Benachteiligung gesprochen werden, im Gegenteil: Die Nutzung des Schulbusses ist kostenfrei.

1.2. Frage 2: Warum braucht es einen "privaten" Schulbus ausserhalb des regulären OeV? Der Bus 74 könnte ja regulär weitergeführt werden, auch als Schulbus.

Es ist gemäss den Vorgaben des Dekrets über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret) nicht möglich, die öV-Linie 74 weiterhin zu bestellen. Grund dafür sind die im Angebotsdekret vorgegebenen Kriterien zur Wirtschaftlichkeit von öV-Linien (Paragraph 11). Vereinfacht gesagt: Die Nachfrage nach der Linie 74 (die sehr stark auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet war) war nicht hoch genug.

1.3. Frage 3: Weshalb besteht die unhaltbare Situation, dass der heutige "private" Schulbus zwischen Reigoldswil und Bretzwil nicht auch von der breiten Bevölkerung genutzt werden kann?

Wie in 1.2. dargelegt, ist der Schülerbus Bretzwil - Reigoldswil nicht mehr eine Linie des öffentlichen Verkehrs und unterliegt nicht der Gesetzgebung des öffentlichen Verkehrs. Der Bus ist alleine zur Bewältigung des Schülerverkehrs zw. diesen beiden Orten da. Der Bedarf der Gemeinde Bretzwil an öffentlichem Verkehr (definiert durch entsprechende Kriterien im Angebotsdekret) ist

abgedeckt durch die bestehenden öV-Linien. Ausserdem hat die Gemeinde einen [Fahrdienst für die Relation Bretzwil-Reigoldswil](#) eingerichtet.

2. Peter Riebli: Limitierung der Anzahl Vorlagen bei Abstimmungen

Gemäss Medienmitteilung vom 3. März 2026 hat der Regierungsrat beschlossen, pro Abstimmungswochenende in der Regel nicht mehr als fünf kantonale Vorlagen zur Abstimmung zu bringen. Der Regierungsrat sieht bei einer zu grossen Anzahl an Vorlagen den freien und umfassenden Meinungsbildungsprozess als gefährdet und damit auch die, sowohl in der Bundes- als auch Kantonsverfassung verankerte, Wahl- und Abstimmungsfreiheit.

Gemäss Regierungsrat sind aktuell neben den am 14. Juni 2026 zur Abstimmung kommenden Initiativen noch 31 zustande gekommen Initiativen hängig und für 10 weitere Initiativen werden zurzeit Unterschriften gesammelt.

Da nach der Juni- Abstimmung bis Ende September 2027 (spätester Ablauf der 18 monatigen Volksabstimmungsfrist für formulierte Initiativen) nur noch vier Abstimmungstermine und bis März 2028 (Ablauf der 24 Monate Frist) ausser dem National- und Ständeratswahltermin nur noch ein weiterer Abstimmungstermin festgelegt sind, kann heute schon gesagt werden, dass die in § 29 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft festgehaltenen Behandlungsfristen nicht für alle 31 zustande gekommen Initiativen eingehalten werden können.

Erschwert wird dieser Befund noch durch den Umstand, dass in dieser Zeit dem Baselbieter Volk mit Sicherheit neben den Initiativen noch weitere Vorlagen zur Abstimmung vorgelegt werden müssen.

Einerseits hat die Regierung schon angekündigt, dass sie prüft, ob sie einen zusätzlichen Abstimmungstermin ansetzen will, andererseits hat das Stimmvolk am vergangenen Wochenende bei einer für unseren Kanton sehr guten Wahlbeteiligung von über 50 Prozent gezeigt, dass es sehr wohl in der Lage ist, sich zu mehreren Abstimmungsvorlagen eine «freie und umfassende» Meinung zu bilden.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Landeskanzlei beantwortet.

2.1. Frage 1: Was gewichtet der Regierungsrat höher, seinen Verdacht, dass das Stimmvolk bei mehreren Vorlagen überfordert sein könnte oder die Einhaltung der in der Kantonsverfassung festgehaltenen Behandlungsfristen?

Art. 34 Abs. 2 der Bundesverfassung wie auch § 22 Abs. 2 der Kantonsverfassung halten fest, dass jeder Stimmberechtigte einen Anspruch darauf hat, dass bei Wahlen und Abstimmungen der freie Wille der Gesamtheit der Stimmberechtigten zuverlässig und unverfälscht zum Ausdruck gelangen kann. In diesem Kontext ist massgebend, wie gut sich die Stimmberechtigten mit einer Vorlage auseinandersetzen können. Je komplexer eine Materie ist und je mehr Geschäfte zur Abstimmung gelangen, desto weniger Zeit bleibt den stimmberechtigten Personen für eine vertiefte Auseinandersetzung pro Vorlage.

Mit ihrem Engagement leisten die politischen Parteien im Vorfeld einer Abstimmung einen zentralen Beitrag für die freie Meinungs- und Willensbildung. Wenn viele verschiedene Vorlagen gleichzeitig zur Abstimmung gelangen, priorisieren Parteien aufgrund der begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen ihre Abstimmungskampagnen auf zentrale Vorlagen. Auch die Medien konzentrieren sich bei ihrer Berichterstattung auf diejenigen Vorlagen, die aus ihrer Sicht wichtig sind und grosse Auswirkungen auf die Bevölkerung haben. Folglich erhalten auch die Initiativkomitees weniger Aufmerksamkeit für ihre Anliegen. Nachdem für die Einreichung einer Initiative persönliches Engagement gefragt ist, kann es in der Folge unbefriedigend sein, wenn kaum eine Auseinandersetzung in der Öffentlichkeit stattfindet. Falls gewichtige Abstimmungsvorlagen des Bundes dazukommen, verstärken sich diese Effekte noch zusätzlich.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass sich die Stimmberechtigten differenziert mit Abstimmungsvorlagen auseinandersetzen und ihre demokratischen Rechte kompetent wahrnehmen. Dies hat die Abstimmung vom 8. März 2026 eindrücklich gezeigt. Anlässlich der Abstimmung vom 8. März 2026 gelangten neben 4 eidgenössischen Vorlagen auch 5 kantonale Vorlagen zur Abstimmung. Die erfreulich hohe Stimmbeteiligung bei den eidgenössischen Vorlagen betrug 53,6 Prozent und bei den kantonalen Vorlagen 50,2 Prozent. Diese Abstimmung hat grundsätzlich aufgezeigt, dass die Stimmberechtigten – auch bei dieser Anzahl an Vorlagen – ihre Meinung frei bilden und ihren Willen gut informiert äussern.

Basierend auf dem aktuellen Bearbeitungsstand und den Fristen gemäss Kantonsverfassung müssten im Februar 2026 gleichzeitig 13 Initiativen zur Abstimmung gebracht werden. Neben den kantonalen Vorlagen gelangen in der Regel auch eidgenössische Vorlagen zur Abstimmung. Aus Sicht des Regierungsrats wäre dadurch die notwendige vertiefte Auseinandersetzung der stimmberechtigten Bevölkerung mit all diesen teilweise komplexen Initiativen nur erschwert möglich. Die Aufmerksamkeit und Bereitschaft der Bevölkerung sich mit Vorlagen auseinanderzusetzen, darf nicht unverhältnismässig (über-)strapaziert werden. Entsprechend besteht auch ein potentielles Risiko für eine Abstimmungsmüdigkeit und Frustration bei den Stimmberechtigten, den politischen Parteien wie auch bei den Initiativkomitees.

Der Regierungsrat verfolgt auch stets das Ziel, Initiativen der Stimmbevölkerung innerhalb der vorgegebenen Ordnungsfrist zur Abstimmung vorzulegen. Eine genaue Planung ist dabei nicht möglich, da der Abstimmungstermin von der Eingabe der Landratsvorlage und von der Dauer der parlamentarischen Beratungen abhängt. Mit einer Beschränkung der Anzahl Vorlagen kann folglich ein Zielkonflikt entstehen, indem die in § 29 Abs. 2 und 3 Kantonsverfassung festgehaltenen Ordnungsfristen voraussichtlich nicht bei allen Initiativen eingehalten werden kann.

Basierend auf dieser Ausgangslage hat sich der Regierungsrat mit der Frage auseinandergesetzt, wie er mit den vielen Vorlagen und den teilweise widersprechenden Zielsetzungen umgehen möchte. Der Regierungsrat nahm folglich eine Güterabwägung zwischen der freien Willen- und Meinungsbildung der stimmberechtigten Bevölkerung auf der einen Seite und der Einhaltung einer Ordnungsfrist auf der anderen Seite vor. Er kommt dabei zum Schluss, dass der stimmberechtigten Bevölkerung in einem demokratischen Entscheidungsprozess genügend Zeit für die Auseinandersetzung mit den diversen Sachvorlagen eingeräumt werden muss. Der Regierungsrat gewichtet dies höher als eine allfällige Überschreitung einer Ordnungsfrist um wenige Wochen oder Monate.

2.2. Frage 2: Ist der Regierungsrat bereit, trotz nicht unerheblichen Kosten, zusätzliche Abstimmungen durchzuführen, um die verfassungsmässigen Behandlungsfristen einhalten zu können oder sieht der Regierungsrat andere Massnahmen, um die Verfassung nicht zu verletzen?

Der Regierungsrat ist grundsätzlich bereit, die Ansetzung eines zusätzlichen Abstimmungstermins im 2027 zu prüfen, um dem Stimmvolk abstimmungsreife Initiativen innert den vorgesehenen Fristen vorlegen zu können. Es wird ausserdem evaluiert, ob allenfalls auch der Wahltermin im Oktober 2027 für Abstimmungen über Sachvorlagen genutzt werden könnte. Im Übrigen wird der Regierungsrat sicherstellen, dass die Vorlagen betreffend Zustimmung oder Ablehnung einer Initiative rechtzeitig dem Parlament überwiesen werden. Der Regierungsrat zählt darauf, dass die Beratungen in den Kommissionen zügig erfolgen bzw. dass bei Bedarf und in Rücksprache mit den Initianten die Fristen verlängert oder sistiert werden können.

2.3. Frage 3: Wie stellt sich der Regierungsrat zur Idee, häufiger auf Gegenvorschläge zu Initiativen zu verzichten, um die verfassungsmässigen Behandlungsfristen einhalten zu können?

Der Regierungsrat unterbreitet dem Landrat die Vorlage betreffend Zustimmung oder Ablehnung einer Vorlage in der Regel innert 6 Monaten bei formulierten und von 12 Monaten bei nichtformulierten Initiativen (siehe [§ 78a Gesetz über die politischen Rechte](#)). Diese Vorgaben sind ebenfalls

einzuhalten, falls der Regierungsrat dem Landrat beantragt, einer Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen.

Die Frage, ob der Regierungsrat dem Landrat einen Gegenvorschlag zu einer Initiative beantragt, ist vom Inhalt einer Initiative abhängig. Es ist jeweils eine differenzierte politische Beurteilung nötig

3. Christine Frey: Abstimmungsverfahren zur Initiative «Fairer Kompromiss bei der Mehrwertabgabe»

Die formulierte Gesetzesinitiative «Fairer Kompromiss bei der Mehrwertabgabe» wird derzeit in der Bau- und Planungskommission beraten. Parallel dazu liegt mit der LRV 2024/441 zur Revision des Gesetzes über die Abgeltung von Planungsmehrwerten eine von der Kommission verabschiedete Gesetzesversion vor. Diese sieht in zentralen Punkten – insbesondere bei Aufzonungen – eine weitergehende Regelung vor als die Initiative, welche Aufzonungen bewusst von einer Mehrwertabgabe ausschliesst.

Offen ist derzeit, wie die beiden Vorlagen zur Volksabstimmung gelangen sollen. Soll zuerst allein über die Initiative abgestimmt werden oder soll diese gemeinsam mit der Landratsvorlage zur Abstimmung kommen? Falls Initiative und Landratsvorlage gemeinsam zur Abstimmung kommen sollten: Nach welchem Abstimmungsverfahren soll das Stimmvolk darüber bestimmen? Dazu besteht Klärungsbedarf.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion (FF) und Landeskanzlei (MB) beantwortet.

3.1. Frage 1: Betrachtet der Regierungsrat die von der Bau- und Planungskommission beantragte Gesetzesrevision der LRV 2024/441 formell und materiell als Gegenvorschlag zur Initiative?

Nachdem der Regierungsrat die Vorlage zur Revision des Mehrwertabgabegesetzes dem Landrat überwiesen hat, liegt die Verantwortung für die Vorlage und was der Landrat als Gesetzgeber damit macht, bei ihm und nicht mehr beim Regierungsrat. Dem Landrat steht es frei, jeder Gesetzesinitiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Es spricht nichts dagegen, wenn er die mit der Landratsvorlage vorgeschlagene Variante zur Revision des Mehrwertabgabengesetzes als Grundlage dazu verwendet.

3.2. Frage 2: Wie begründet der Regierungsrat eine allfällige Qualifikation der von der Bau- und Planungskommission beantragten Vorlage als Gegenvorschlag, obwohl diese im Unterschied zur Initiative eine Mehrwertabgabe auf Aufzonungen vorsieht und damit der Initiative materiell nicht entgegenkommt?

Wie ausgeführt, ist es dem Landrat unbenommen, einer Gesetzesinitiative einen Gegenvorschlag in seinem Ermessen gegenüberzustellen. Es liegt nicht am Regierungsrat, einen Gegenvorschlag zu begründen.

3.3. Frage 3: Wie beurteilt der Regierungsrat – unabhängig davon, ob die Initiative und die Landratsvorlage gleichzeitig oder zeitlich gestaffelt zur Abstimmung gelangen – die Vereinbarkeit des vorgesehenen Abstimmungsverfahrens mit Art. 34 BV und dem Gebot der freien Willensbildung?

Die Kantonsverfassung regelt die Grundsätze und Richtlinien, die bei Verfahren mit Mehrfachabstimmungen zu beachten sind. Somit sind auf Verfassungsebene im Kanton die Voraussetzungen zur Einhaltung von Art. 34 BV ohne Weiteres erfüllt.

4. Andi Trüssel: Flughafen Basel, aufheben der Leichtfliegerei

Gerne hätte ich Antworten zu meinem Plädoyer zur Interpellation von LR Weibel.

Mein Plädoyer nachstehend:

Der EAP ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt (Art.1 Abs 2 des Staatsvertrages) und demzufolge dem Öffentlichkeitsprinzip unterstellt. Da stellt sich die Frage, wieso die Einsicht in Dokumente erstritten werden müssen, sowie weitere Fragen im Zusammenhang mit der Aufkündigung der Leichtfliegerei (Flugschule, General Aviation etc.) Kann man ansässige Organisationen, teilweise mit Gründungsjahr 1928 (Motorfluggruppe) ohne Diskussion der möglichen Platzprobleme, einfach kündigen? Sind das die Umgangsformen auf dem EAP? Gem. dem Staatsvertrag Art.15 von 1949 (die Schweiz bezahlte den ersten Ausbau des damaligen Flughafens allein, Frankreich gab das Land sowie die Zuführungsstrassen dazu, Unterschrift BR Petipierre).

Im Art 15, Abs 1 des Staatsvertrages ist auch niedergeschrieben, dass alle zivilen Luftfahrzeuge des nicht gewerbsmässigen Verkehrs sind ohne weiteres zur Benützung des Flughafens befugt, wenn sie in Frankreich oder in der Schweiz zum Verkehr zugelassen sind.

Und da stellt sich die Frage, ob es Sinn macht, landen zu dürfen aber nicht stationär zu sein? Ein Zustand der sicher nicht praktikabel ist!

Die Argumente des Flughafens für die Aufhebung der General Aviation auf dem EAP wurden vom Regierungsrat und von weiteren Entscheidungsträgern bisher leider nicht wirklich geprüft und hinterfragt, unter anderem auch nicht von Regierungsrat Thomi Jourdan. Nach Einschätzung der GAGBA-Verwaltung gibt es in Wahrheit weder ein Platz- oder Kapazitätsproblem auf dem EAP noch ein Sicherheitsproblem mit der Kleinaviatik, welche den Ausschluss der General Aviation vom Flughafen Basel-Mulhouse erfordern würden. Die vernachlässigte Infrastruktur ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der Flughafen seit vielen Jahren die Nutzung des Areals jeweils nur um zwei bis drei Jahre verlängert und wiederholt eine Beendigung der Nutzung in Aussicht gestellt hat (z.B. wegen des bevorstehenden Bahnanschlusses, der letztlich nie kam). Ohne mittel- oder langfristige Perspektiven macht es keinen Sinn, in Infrastruktur zu investieren. Selbstverständlich wäre die General Aviation – nicht der Flughafen – bereit und in der Lage, in die erforderliche Infrastruktur zu investieren.

Dass die Argumente für die öffentlich angekündigte Beendigung der General Aviation auf dem EAP vorgeschoben sind bzw. nicht der Wahrheit entsprechen, zeigt nun auch die Entwicklung in den letzten Wochen und Monaten. Der EAP präsentiert sich mit seiner Haltung in der strittigen Sache auf einem „Zickzackkurs“ (Ausschreibung für eine Konzession bis Ende 2027, Rauswurf der gesamten General Aviation bis Ende 2025 oder 2026, Weiterführung der General Aviation in einem kleineren Rahmen und nun eventuell doch eine Weiterführung der General-Aviation-Zone Nord über mehrere Jahre).

Zunächst gab die Flughafendirektion bekannt, dass wahrscheinlich doch ein kleines Areal für die General Aviation im Südwesten des Flughafens zur Verfügung gestellt werden könne. Dieses Areal hat ungefähr die Grösse eines Drittels der jetzigen General-Aviation-Zone Nord. Somit könne wenigstens ein Teil der heute vorhandenen Kleinaviatik auf dem EAP bleiben. Die ersten Mieter von GA-Flugzeugstandplätzen haben ihren Weggang vom EAP schon angekündigt oder vollzogen. Die Flughafendirektion hat der Flugschule Basel AG für das neue kleinere Areal im Südwesten bereits Platz zugesichert. Sie soll aus Sicht der Flughafendirektion als „angesehene Unternehmung“ auf diesem neuen Areal wiederum eine Vorrangstellung haben und dieses wohl auch verwalten. Die Privilegien und finanziellen Vorteile der Flugschule Basel AG auf Kosten anderer Nutzer sollen scheinbar beibehalten werden.

Bsp. über die Zutritts Badges werden die Sicherheitskosten abgerechnet. Wieso erhält die Flugschule diese gratis? Die Weiterverrechnung der Landekosten und der Benzinpreise werden ebenfalls unterschiedlich, mit Aufrechnungsfaktoren verrechnet. Die Transparenz fehlt komplett. Die GAGBA-Verwaltung und zahlreiche finanziell ausgenutzte Mieter von Flugzeugstandplätzen lehnen ein solches Konzept entschieden ab. Dieses Konzept ist rechtswidrig und kann unseres Erachtens systemimma-

nennt zu keiner Befriedung der General Aviation auf dem Flughafen Basel-Mulhouse führen. Seit kurzem wird überdies von einer Verlängerung des General-Aviation-Areals Nord über mehrere Jahre gesprochen. Hat es jetzt Platz oder hat es keinen Platz?

Es hat zu viele Ungereimtheiten für eine öffentlich-rechtliche Anstalt, darum bitte ich den Regierungsrat Thomi Jourdan und die Baselbieter Verwaltungsräte genauer hinzusehen und für Transparenz zu sorgen.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

4.1. Frage 1: Wurde mein Plädoyer, das ich an RR Th. Jourdan aushändigte, an die Verantwortlichen des EAP (VR BL) überwiesen?

Eine nächste Standortbestimmung über den aktuellen Stand zu vorliegendem Thema erwartet der Vorsteher der VGD am EAP-Eigentümergehörig vom 3. Juni 2026. Am Gespräch dabei sind auch die beiden BL Vertreter im EAP Verwaltungsrat.

4.2. Frage 2: Gibt es dazu schon Antworten?

Die der VGD vorliegenden Fakten sind nachfolgend aufgeführt:

Mit [Medienmitteilung vom 7. August 2025](#) hat der EuroAirport (EAP) bekanntgegeben, dass die Infrastruktur für die Leicht- und Freizeitaviatik in der Zone Nord spätestens per Ende 2026 ausser Betrieb genommen wird. Die Argumentation des EAP beruht dabei auf wirtschaftlichen, betrieblichen und planerischen Überlegungen:

- Der Betrieb des Bereichs für Leicht- und Freizeitaviatik ist seit mehreren Jahren wirtschaftlich nicht mehr tragfähig.
- Um die behördlichen Vorgaben weiterhin erfüllen zu können, wären umfangreiche Investitionen in die bestehende Infrastruktur notwendig, zusätzlich steigen die laufenden Unterhaltskosten deutlich.
- Diese Investitionen könnten bis zur voraussichtlich letzten Nutzungsgrenze des Bereichs im Jahr 2030 – ab dann ist die Fläche durch das geplante Ausbau- und Modernisierungsprojekt EMT blockiert – nicht amortisiert werden.

Die parallele Abwicklung von Leicht-, Freizeit- und kommerziellem Flugverkehr beeinträchtigt zudem die Betriebseffizienz und führt zu erhöhtem Koordinationsaufwand. In der Vergangenheit traten diverse aviatische Zwischenfälle auf, die den Betriebsablauf zusätzlich belasten (beispielsweise geplatzte Reifen bei Kleinflugzeugen, die Rollwege oder die Piste blockierten und somit temporäre Unterbrechungen im Flugbetrieb verursachten).

Der Flughafen hat die Möglichkeit alternativer Standorte auf dem Areal eingehend geprüft, bisher konnte jedoch kein geeigneter Ersatzstandort gefunden werden. Es wurden weder Zusagen noch Versprechungen gemacht, dass die Leicht- und Freizeitaviatik nach Einstellung des Betriebs am bestehenden Standort am EuroAirport verbleiben kann.

Im SIL (Objektblatt des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt) steht: *«Der Flughafen Basel-Mulhouse ist ein Landesflughafen. Als Teil des nationalen und internationalen Luftverkehrssystems soll er seine trinationale Funktion weiterhin erfüllen und eine entsprechend leistungsfähige Infrastruktur bereitstellen. Er soll sich in erster Linie auf den Europaluftverkehr und die regional erforderlichen Interkontinentalflüge ausrichten. Priorität hat der flugplanmässige Linien- und Charterverkehr. Innerhalb der verfügbaren Kapazität steht der Flughafen auch andern Verkehrsarten offen».*

Auch in Zukunft, über Ende 2026 hinaus, wird es für Leichtflugzeuge weiterhin möglich sein, am EuroAirport zu starten und zu landen. Das permanente Abstellen von Leicht- und Freizeitflugzeugen wird jedoch nicht mehr möglich sein, da der Flughafen die dafür notwendige Infrastruktur nicht mehr bereit-

stellen kann. Die Angaben im SIL sind daher erfüllt, denn der Flughafen steht innerhalb der verfügbaren Kapazität weiterhin auch andern Verkehrsarten offen.

4.3. Frage 3: Wenn nicht bis wann kann man den Antworten rechnen?

Eine nächste Standortbestimmung über den aktuellen Stand zu vorliegendem Thema erwartet der Vorsteher der VGD am EAP-Eigentümergehörig am 3. Juni 2026. Gerne kann dem Fragestellenden auf Wunsch nach dem Gespräch der entsprechende Protokollauszug zustellt werden.

Liestal, 10. März 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich