

Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 28. August 2025
2025/282

vom 26. August 2025

1. Peter Riebli: Individualbesteuerung

Mit dem vom Bundesparlament verabschiedeten Bundesgesetz über die Individualbesteuerung wird ein Wechsel von der gemeinsamen Besteuerung von Ehegatten und Personen in eingetragener Partnerschaft hin zu einer individuellen Besteuerung vollzogen – konkret füllen in Zukunft beide Personen ihre eigene Steuererklärung aus.

Gesamtschweizerisch geht man davon aus, dass in Zukunft jährlich 1.7 Millionen zusätzliche Steuererklärungen verarbeitet werden müssen. Der Steuerausfall auf Bundesebene beträgt «geschätzte» CHF 600 Millionen.

Mit dieser Vorlage werden Familien steuerrechtlich geschieden. Und das jedes Jahr. Wem gehört das gemeinsame Auto? Wer ist Inhaber des gemeinsamen Bankkontos? Wem gehört der Van Gogh im Schlafzimmer?

Der Wechsel zu einer Individualbesteuerung muss gesamtschweizerisch für sämtliche Steuerhoheiten umgesetzt werden, also auch für die Kantons- und Gemeindesteuern, und dies obwohl unser Kanton mit dem Vollsplitting eine gute und liberale Lösung hat.

Damit fallen nicht nur bei den Ehepaaren und eingetragenen Partnerschaften zusätzliche Aufwendungen an, sondern auch bei den Kantonen.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Finanz- und Kirchendirektion beantwortet.

1.1. Frage 1: Wie viele zusätzliche Stellen müssten im Kanton Baselland bei Annahme der Individualbesteuerung geschaffen werden?

Würde die Individualbesteuerung heute eingeführt, würden im Kanton Basel-Landschaft jährlich rund 70'000 zusätzliche Steuererklärungen zu bearbeiten sein. Für deren Bewältigung müssten gestützt auf den jetzigen Kenntnisstand rund 25 bis 28 zusätzliche Mitarbeitende bei der kantonalen Steuerverwaltung sowie den selbstveranlagenden Gemeinden eingestellt werden.

Sämtliche Steuerbehörden der Schweiz müssten im Rahmen der Einführung der Individualbesteuerung gleichzeitig zusätzliches Fachpersonal rekrutieren. Dies erhöhte Nachfrage an Fachpersonal dürfte die Rekrutierung erschweren.

1.2. Frage 2: Welche Kosten (Personal-, IT-, etc.-Kosten) würde die Umsetzung verursachen?

Die Einführung der Individualbesteuerung dürfte gemäss jetzigem Kenntnisstand zu geschätzten jährlich wiederkehrenden Mehraufwendungen auf Stufe Kanton und Gemeinden für Personal-, Arbeitsplatz- und IT-Kosten von rund 5 bis 8 Mio. Franken führen.

Hinzu kommen einmalige Aufwendungen für die Umstellung der IT-Infrastruktur und die Gesetzgebung. Diese Kosten sind schwierig zu beziffern, dürften sich aber mutmasslich auf einen tiefen bis mittleren einstelligen Millionenbetrag belaufen.

Unabhängig von der Einführung der Individualbesteuerung soll das Mengenwachstum auch mit technischen Massnahmen und Anpassungen in den Veranlagungsprozessen bis zu einem gewissen Grad aufgefangen werden. Die dafür aufzuwendenden Kosten lassen sich heute noch nicht quantifizieren.

1.3. Frage 3: Wie hoch wären die zu erwartenden Steuerausfälle auf Kantons- und Gemeindeebene?

Die Einführung der Individualbesteuerung hat zur Folge, dass mit dem Wegfall des Vollsplittings für verheiratete Personen und alleinerziehende Elternteile die bisherigen Tarife durch einen sog. Einheitstarif für alle steuerpflichtigen Personen ersetzt werden müssen. Es ist davon auszugehen, dass der neue Einheitstarif im Vergleich zur jetzigen Situation zu keinen steuerlichen Mehrbelastungen führen soll. Dies hat zur Folge, dass der neue Einheitstarif mit den damit verbundenen (korrigieren-den) Sozialabzügen tendenziell etwas günstiger ausfallen müsste. Dies führt voraussichtlich zu Minderträgen. Weil die Schaffung des vorgenannten Einheitstarifs letztlich aber ein politischer Prozess sein wird, sind zum jetzigen Zeitpunkt die zu erwartenden Steuerausfällen auf Kantons- und Gemeindeebene nicht abschätzbar.

2. Alain Bai: Baurechtszinsen im Wohnungswesen

Der Kanton Basel-Landschaft hat seit Jahrzehnten zahlreichen gemeinnützigen Wohngenossenschaften Land im Baurecht abgegeben, um (preisgünstigen) Wohnraum zu fördern. In jüngerer Zeit kommt es jedoch zu massiven Erhöhungen der Baurechtszinsen seitens des Kantons, wie das Beispiel der Wohngenossenschaft Pestalozzi in Muttenz zeigt: Dort wollte der der Kanton den jährlichen Baurechtszins zunächst verdoppeln, um dann zuletzt eine Erhöhung von 40 % anzubieten. Solche Erhöhungen gefährden die Existenz der Genossenschaften und verhindern sinnvolle Zusammenschlüsse, während das neue Wohnbauförderungsgesetz dem Kanton eigentlich Unterstützungsziele auferlegt.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

2.1. Frage 1: Wie positioniert sich der Regierungsrat zu den Empfehlungen des Bundesamts für Wohnungswesen, wonach Baurechtszinsen in der Regel 15 % der jährlichen Sollmiete nicht übersteigen sollten (s. «<https://www.bwo.admin.ch/de/baurechte>»), und sind die aktuellen Bestrebungen bezüglich die Erhöhung der Baurechtszinsen Teil der Finanzstrategie des Regierungsrats?

In den vergangenen Jahrzehnten hat der Kanton Basel-Landschaft den gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften mit günstigen Baurechtszinsen die Förderung von preisgünstigem Wohnraum ermöglicht. Anpassungen an die Entwicklung der Landwerte wurden über lange Zeit nicht vorgenommen. Die aktuellen Erhöhungen sind daher kein Systemwechsel, sondern ein Nachvollzug der über einen längeren Zeitraum unterbliebenen Anpassungen.

Die Empfehlung des Bundesamts für Wohnungswesen, den Baurechtszins auf höchstens 15 % der Soll-Miete zu begrenzen, ist rechtlich nicht verbindlich. Der Kanton hat neben seiner sozialpoliti-

schen Aufgabe auch eine treuhänderische Verantwortung gegenüber der Allgemeinheit. Eine konsequente Anwendung der BWO-Empfehlung würde zu Mindereinnahmen führen.

2.2. Frage 2: Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass er mit derartigen Baurechtszins erhöhungen das Fortbestehen von gemeinnützigen Wohnungsgenossenschaften riskiert und sinnvolle Zusammenschlüsse verunmöglicht?

Der Regierungsrat anerkennt die Bedeutung der gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften und verweist auf den auf Verfassungs- und Gesetzesebene verankerten Auftrag zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum. Zugleich tragen auch private Investoren wesentlich zur Wohnraumentwicklung bei.

Die aktuellen Erhöhungen der Baurechtszinse sind kein Systemwechsel, sondern wie erwähnt ein Nachvollzug lange unterbliebener Anpassungen. Der Regierungsrat verbindet dabei seine sozialpolitische Aufgabe mit der treuhänderischen Pflicht, das Kantonsvermögen sorgfältig zu bewirtschaften und strebt Lösungen an, die für Genossenschaften tragbar und gesetzeskonform sind.

2.3. Frage 3: Mit welchen Folgen rechnet der Regierungsrat für den Fall, dass Genossenschaften die erhöhten Zinsen nicht mehr tragen können und eine Vertragsauflösung droht, und welche Massnahmen sieht er für diesen Fall konkret vor?

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass erhöhte Baurechtszinse für einzelne Genossenschaften eine erhebliche Belastung darstellen können. Sollte eine Genossenschaft die Zinsen nicht mehr tragen können, bleiben die Wohnungen zwar bestehen, doch könnte es zu Veränderungen bei Trägerschaft oder Mietpreisen kommen. Im Extremfall fiele das Grundstück an den Kanton zurück.

Um Vertragsauflösungen zu vermeiden, setzt der Regierungsrat auf tragbare Lösungen wie gestaffelte Anpassungen, Härtefallregelungen oder alternative Fördermodelle. Ziel ist es, das genossenschaftliche Engagement im Baselbiet zu sichern und zugleich den treuhänderischen Auftrag des Kantons zu erfüllen, das Kantonsvermögen sachgerecht zu bewirtschaften und die finanzielle Stabilität sicherzustellen.

3. Alain Bai: «Wildwest im Kampf um den Rollstuhltransport in Baselland»

Unter dem Titel «Wildwest im Kampf um den Rollstuhltransport in Baselland» erschien vor Kurzem ein Beitrag in der bz basel (<https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/mobilitaet-wildwest-im-kampf-um-den-rollstuhltransport-im-kanton-baselland-ld.2805494>). Der Leser resp. die Leserin wird den Eindruck nicht los, dass der Kanton Basel-Landschaft im Bereich des Betagtentransports mit Subventionen um sich wirft. So habe sich der entsprechende Aufwand innerhalb eines Jahres gar verdoppelt.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion beantwortet.

3.1. Frage 1: Wie begründet sich der Anstieg der Subventionen?

Es hat sich ein Anstieg von subventionierten Fahrten nach Einführung des neuen Fahrdienstgesetzes gezeigt. Personen mit einer dauerhaften Mobilitätseinschränkung, denen die selbständige Nutzung des ÖVs nicht möglich ist, nutzen vermehrt Fahrten der KBB (Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel) und können so verstärkt am sozialen Leben teilhaben. Es handelt sich dabei um betagte Personen sowie Personen mit Behinderungen.

Das neue Fahrdienstgesetz BL wurde im Rahmen des Erlasses des Behindertenrechtgesetzes BL am 1. Januar 2024 in Kraft gesetzt. Das Ziel des Fahrdienstgesetzes ist es, den Zugang zu Mobilität – als eine wesentliche Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben – zu erleichtern. Dass dieses Ziel erreicht wird, zeigt sich in der gestiegenen Anzahl

der KBB-Fahrten und wurde durch zwei Massnahmen erreicht: Der Senkung des Selbstbehalts der Fahrgäste in Richtung eines ÖV-nahen Tarifs und einer Erhöhung des personenbezogenen Fahrtkontingents.

Das Mehr an Fahrten ist ursächlich für den Anstieg der kantonalen Subventionen. Diese Mehrkosten wurden für 2024 in der Landratsvorlage zum Behindertenrechtgesetz BL dem Landrat transparent ausgewiesen. Sie lagen im Jahr 2024 im Rahmen dieser Prognose und rund 0,4 Millionen Franken unter dem im AFP budgetierten Wert.

3.2. Frage 2: Werden die verrechneten Fahrttarife überprüft? Und wie werden sie berechnet?

Die Höhe des Tarifes einer Fahrt bemisst sich grundsätzlich nach der Länge und Grundtaxe und steht somit im Verhältnis zur Fahrtstrecke. Deshalb sind die Fahrdienste verpflichtet, jede KBB-Fahrt zu erfassen und dabei den Preis sowie Start- und Zieladresse der Fahrt anzugeben. Das Abrechnungssystem der KBB rechnet die Kilometer jeder Fahrt aus. Die Kilometerangaben werden von der Geschäftsstelle der KBB regelmässig auf Basis von Stichproben überprüft. Dies ist Teil des Auftrags der Geschäftsstelle. Werden Unstimmigkeiten bei den Beträgen festgestellt, fragt die Geschäftsstelle beim betreffenden Anbieter nach und führt eine Klärung und gegebenenfalls Korrektur der Rechnung durch, bevor die Subvention ausbezahlt wird.

Die Fahrttarife sind nach den Höchsttarifen der kantonalen Taxigesetze limitiert. Dies gilt insbesondere für sogenannte «Fussgänger-Taxis», aus welchen der Grossteil der Fahrer der KBB besteht. Zudem gibt es Rollstuhltransporte, wie beispielsweise von der IVB, die den Einsatz eines Spezialfahrzeuges, beispielsweise für Personen mit Elektrorollstuhl, voraussetzen. Fallen aufgrund der Notwendigkeit eines Spezialfahrzeuges höhere Kosten an als nach den Höchsttarifen der kantonalen Taxigesetze (bspw. in Abhängigkeit von höheren Anschaffungs- und Betriebskosten von Spezialfahrzeugen), können diese Mehrkosten geltend gemacht werden. Die Kosten werden von der Geschäftsstelle im Vergleich zu anderen Anbietern geprüft und gegebenenfalls begrenzt. Eine differenziertere Steuerung der Tarife für Rollstuhltransporte (Einsatz von Spezialfahrzeugen) wird derzeit geprüft und wurde Anfang Juli 2025 bereits von der KBB eingeleitet.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Höhe des Fahrttarifs nach der Länge der Wegstrecken ausrichtet. Die anteilmässige Subvention des Fahrgastes orientiert sich an einem ÖV-nahen Tarif. Auch weisen wir darauf hin, dass eine Höchstgrenze für die Subvention besteht. Sie beträgt 105 Franken pro Fahrt.

3.3. Frage 3: Welche Steuerungsmöglichkeiten hat der Regierungsrat?

Es bestehen grundsätzlich folgende Steuerungsmöglichkeiten für den Regierungsrat. Diese sind in der Verordnung zum Fahrdienstgesetz (SGS 482.11) festgehalten:

- Die Höhe der Einkommens- und Vermögensgrenze
 Beim Zugang zu subventionierten Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen aus BL werden Einkommen und Vermögen berücksichtigt.
- Die Höhe des persönlichen Fahrtenkontingents
 Die Anzahl der KBB-Fahrten ist durch ein Fahrtenkontingent pro Person pro Monat beschränkt (20 Fahrten pro Monat, resp. 240 Fahrten pro Jahr eine Fahrt entspricht einem Weg, Hin- und Rückweg entsprechen 2 Fahrten).
- Höhe des Selbstbehalts
 Die Höhe des durch die Fahrgäste BL zu tragenden Selbstbehalts (wurde auf Beginn 2024 in Richtung ÖV-naher Tarife gesenkt).

Durch eine Anpassung der Verordnung zum Fahrdienstgesetz, beispielsweise mit der Einführung eines persönlichen Kostendachs.

4. Peter Riebli: Überlastung kantonale Gerichte

Medien berichten gesamtschweizerisch immer häufiger über die Problematik, dass die Schweizer Justiz und insbesondere die Strafjustiz vor einem Kollaps stehe und landesweit über 100'000 offene Fälle vorlägen.

Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) reagiert darauf mit einer vertiefenden Analyse, da die Qualität der Strafverfolgung und Strafjustiz in den Kantonen infolge der zu hohen Arbeitslast nicht mehr im nötigen Ausmass gewährleistet sei.

Eine dreistufige Analyse soll (allerdings erst im Jahr 2027) Ergebnisse und erste Lösungsvorschläge liefern, um die Qualität der Strafverfolgung zu sichern.

Dies erfolgt in drei Stufen: Zuerst werden die Daten zur Überlastung erhoben, dann wird untersucht, wie sich die unterschiedlichen Organisationsformen in den Kantonen auf die Effizienz und Effektivität der Justizbehörden auswirken. Schliesslich wird ausgelotet, inwiefern die Bestimmungen im Strafgesetzbuch und in der Strafprozessordnung zur Verkomplizierung und Verlangsamung der Strafverfahren geführt haben. Nebst den erhöhten Anforderungen durch die Rechtsprechung des Bundesgerichts sowie der gesellschaftlichen Entwicklungen hat gemäss Aussagen von Experten vor allem auch eine Zunahme der Fälle eine ausschlaggebende Rolle für diese Überlastung.

Es ist angesichts dessen anzunehmen, dass sich auch in Baselland die Fälle häufen, in denen sich diese Überlastung zeigt und beispielsweise das Beschleunigungsgebot verletzt wird und deshalb Strafen reduziert werden müssen (Gefängnis-Rabatte). Dies ist für einen Rechtsstaat inakzeptabel. Aber auch bei einem Freispruch ist eine lange Verfahrensdauer eine extreme Belastung für die Beschuldigten. Es fällt auf, dass in den vergangenen Jahren sowohl die Polizei als auch die Staatsanwaltschaft personell massiv ausgebaut wurden, nicht jedoch die erstinstanzlichen Gerichte.

Der Fragesteller legt Wert darauf, dass die Fragen 2 und 3 direkt von den jeweiligen Gerichten beantwortet werden und im Bedarfsfall Hinweise geben, was der Landrat gegebenenfalls kurz- und mittelfristig zur Verbesserung der Situation unternehmen kann.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Sicherheitsdirektion beantwortet.

Allgemeine Bemerkungen:

Der Regierungsrat begrüsst, dass sich die KKJPD dem Problem der Überlastung der Strafverfolgungsbehörden angenommen hat und im Rahmen der Analyse eine sorgfältige Datenerhebung erfolgt sowie breit abgestützte Lösungsvorschläge erarbeitet werden können. Auch die Strafverfolgungsbehörden im Kanton Basel-Landschaft sind nicht vor dieser Entwicklung verschont geblieben und die Gewährleistung der Einhaltung des Beschleunigungsgebots wird immer anspruchsvoller. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass bei der Staatsanwaltschaft keine unbefristeten Stellen aufgestockt worden sind.

Der Regierungsrat kommentiert Stellenanträge der Gerichte grundsätzlich nicht. Diese werden jeweils unmittelbar an den Landrat weitergeleitet.

4.1. Frage 1: Liegen erste gesamtschweizerische Daten über die Überlastung vor und falls ja, wie sehen diese für unseren Kanton im schweizweiten Vergleich aus?

Es liegen noch keine gesamtschweizerischen Daten vor.

4.2. Frage 2: Wie haben sich die Fallzahlen und Bearbeitungszeiten bei den erstinstanzlichen Gerichten im Baselbiet über die letzten 4 Kalenderjahre sowie im ersten Halbjahr 2025 entwickelt (einzeln aufgelistet nach neuen/erledigten Fällen und nach den nach-

folgenden Gerichten: Strafgericht, Zwangsmassnahmengericht und Jugendgericht, Zivilkreisgericht Basel-Landschaft Ost, Zivilkreisgericht Basel-Landschaft West sowie Steuer- und Enteignungsgericht.

Antwort Kantonsgericht:

Je höher die Fallzahlen sind, desto höher ist die Gefahr, dass einzelne Fälle in eine Warteliste geraten und demzufolge sich die Verfahrensdauer entsprechend erhöht. So musste seitens eines Zivilkreisgerichts einzelnen Parteien, welche eine schriftliche Urteilsbegründung verlangt haben, bereits mitgeteilt werden, dass für die Ausfertigung der schriftlichen Urteilsbegründung mit einer längeren Wartezeit zu rechnen ist. Will man längere Wartezeiten (bspw. auf einen Verhandlungstermin) oder Bearbeitungszeiten (bspw. für eine schriftliche Begründung) verhindern, müsste man bei der Qualität Einbussen in Kauf nehmen. Die Entwicklung der Fallzahlen ergibt sich aus der beigelegten Excel-Liste.

Antwort Strafgericht: vgl. Beilage

4.3. Frage 3: Wie hat sich in der genannten Zeitspanne und für die aufgelisteten Gerichte die Zahl der Fälle entwickelt, in denen sich Überlastungserscheinungen ausgewirkt haben, indem beispielsweise das Beschleunigungsgebot nicht mehr eingehalten werden konnte?

Antwort Kantonsgericht:

Seitens des Kantonsgerichts ist anzumerken, dass bezüglich Verletzung des Beschleunigungsgebots vor allem die Zahlen der Abteilung Strafrecht relevant wären, da einzig diese Gerichtsinstanz gesetzliche Behandlungsfristen zu beachten hat: Gemäss Art. 84 Abs. 4 StPO ist das vollständige, begründete Urteil den Parteien innert 60 Tagen, ausnahmsweise 90 Tagen, zuzustellen. Zu dieser gesetzlichen Begründungsfrist sind seit der jüngsten Teilrevision der StPO (in Kraft seit dem 1. Januar 2024) zwei weitere Fristen hinzugekommen, welche die Verfahrensdauer bis zum Entscheid zum Gegenstand haben und ausschliesslich die Rechtsmittelinstanz betreffen: Die Beschwerdeinstanz hat innerhalb von sechs Monaten (Art. 397 Abs. 5 StPO), und das Berufungsgericht innerhalb von zwölf Monaten (Art. 408 Abs. 2 StPO) zu entscheiden.

Antwort Strafgericht: vgl. Beilage

5. Nicole Roth: Durchgangsverkehr Birsfelden Quartiersstrassen mit Kameras erfassen

Die Gemeinde Birsfelden wird ab dem 1. September den Durchgangsverkehr in den Quartierstrassen mit Kameras erfassen und jene büssen welche diese Gebiete unter 15 Minuten durchfahren und keine Bewilligung dazu haben.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Sicherheitsdirektion beantwortet.

Allgemeine Bemerkungen:

Da die Gemeinde Birsfelden die Kompetenz zur Ahndung des ruhenden und/oder des fahrenden Verkehrs gemäss §7 ff des Polizeigesetzes übertragen erhalten hat, ist die Gemeinde befugt, Ordnungsbussen auszustellen. Ob die Bussen korrekt ausgesprochen werden und den bundesrechtlichen Vorgaben entsprechen, liegt in der Verantwortung der Gemeinde. Es handelt sich somit insgesamt um eine kommunale Angelegenheit.

Dem Kanton kommt lediglich die Aufgabe zu, das Polizeireglement zu genehmigen. Anlässlich dieser Prüfung konnte festgestellt werden, dass das Projekt der ASD im Rahmen einer Vorabkonsultation vorgelegt worden ist und deren Empfehlungen umgesetzt wurden. Es wurde ebenfalls festgestellt, dass keine Widersprüche zu übergeordnetem Recht vorliegen.

5.1. Frage 1: Ich gehe davon aus, es gibt eine abschliessende Beurteilung der Aufsichtsstelle Datenschutz (ASD) in Sachen Datenschutz. Auf welcher Rechtsgrundlage wird im öffentlichen Raum gefilmt?

Siehe Einleitungstext.

5.2. Frage 2: Liegt keine abschliessende Beurteilung / Rechtsgutachten vor und werden trotzdem solche Ordnungsbussen verteilt, gehe ich recht in der Annahme, dass diese einer rechtlichen Einsprache nicht standhalten würden?

Siehe Einleitungstext.

5.3. Frage 3: Bei den Unternehmen im Perimeter könnte ein Wettbewerbsnachteil entstehen - wenn ein Kunde schnell etwas abholen will (<15min), wird er gebüsst. Haben die Firmen Anrecht auf Schadensersatz (Umsatzeinbussen analog Baustellen-Entschädigung)?

Siehe Einleitungstext.

6. Andi Trüssel: KMU in Nöten

Im beigelegten Brief einer KMU-Heizungsfirma wird klar ersichtlich, dass der vom Parlament und Volk abgeseignete Terminplan (Dekret zum Energiegesetz) mit der Realität nicht übereinstimmt. Das Gewerbe ist in Nöten!

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

6.1. Frage 1: Was gedenkt der Regierungsrat zur Beruhigung dieser Situation zu Gunsten der KMU-Betriebe zu unternehmen?

Der Landrat hat die angesprochene Regel zu den Heizwärmeerzeugern bekanntlich bereits am 19. Oktober 2023 beschlossen, also vor fast zwei Jahren. Im geänderten Dekret hat der Landrat den Zeitpunkt, auf welchen die Regel zum Heizungsersatz Wirkung entfaltet, auf den 1.1.2026 festgesetzt. Dieser Zeitpunkt steht explizit im geänderten Dekret und wurde vom Landrat bewusst mit einer grosszügigen Vorlaufzeit von über zwei Jahren festgelegt. Seither hatten Hauseigentümerinnen und Hauseigentümern genügend Zeit, sich auf die neue Regel einzustellen.

Der Regierungsrat und das Amt für Umweltschutz und Energie (AUE) haben zu unterschiedlichen Zeitpunkten und auf verschiedenen Kanälen auf die Regel aufmerksam gemacht. Dabei wurde stets darauf hingewiesen, dass die Regelung ausschliesslich dann greift, wenn eine bestehende Heizung kaputt geht und dass in begründeten Fällen auch künftig Ausnahmen möglich sind. Dies dann, wenn der Wechsel auf ein erneuerbares System technisch nicht möglich oder über die Lebensdauer der Anlage nicht wirtschaftlich ist.

6.2. Frage 2: Sieht der Regierungsrat die KMU's im Baselbiet auch als Rückgrat der Wirtschaft und wie denkt er diese Steuerzahler zu unterstützen?

Der Regierungsrat ist sich der bedeutenden Rolle der KMU für die regionale Wirtschaft bewusst. Unabhängig davon hat sich der Regierungsrat bei der angesprochenen Regel zum Heizungsersatz an die vom Landrat vorgegebenen Spielregeln zu halten.

6.3. Frage 3: Könnten die Bauvorschriften für aussenstehende Wärmepumpen (minimal Abstand 2m von der Parzellengrenze) nicht per Verordnung angepasst werden, so wie es in Baselstadt die Regel ist? Dies würde den administrativen Aufwand schon sehr entlasten.

Im Rahmen der aktuell laufenden Revisionsarbeiten an der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz wird auch geprüft, welche Erleichterungen für die Installation von meldepflichtigen Wärmepumpen gewährt werden können. Ob der 2m-Abstand generell oder teilweise aufgehoben werden kann oder ob künftig nur noch die einzuhaltenden Lärmschutzabstände massgeblich sein sollen, wird vertieft geprüft. Der Lösungsansatz von Basel-Stadt wird dabei in die Überlegungen miteinbezogen.

7. Andi Trüssel: Grössere Veränderungen am EAP Basel

Aus der Presse konnte man vernehmen, dass der EAP sich der Leicht- und Sportfliegerei entledigen will. Ein Entscheid des Verwaltungsrates in dem auch das Baselbiet vertreten ist. Das Baselbiet ist mit den Herren R. Cron und Th. Kübler im VR mit 2/16 vertreten. Scheinbar gab es seit längerem Unstimmigkeiten zwischen dem EAP und der Organisation des Kleinflughafens.

«Der Streit um die Konzession am Flughafen eskaliert: Genossenschaft reicht Aufsichtsbeschwerde gegen Direktor ein“, war eine Schlagzeile, das war sicher nicht förderlich, einen positiveren Entscheid des VR zu beeinflussen.

Eine Katastrophe sei diese Entscheidung, sagt Matthias Jauslin, GLP-Nationalrat und Zentralpräsident von «Aero Club», dem Dachverband der Schweizer Leichtaviatik und des Luftsports. «Solche Flugplätze mit eigenen Flugschulen sind für die Privatfliegerei überlebenswichtig.» Leider entspreche der Beschluss des Euroairports einem allgemeinen Trend, sagt Jauslin. Immer wieder höre er dabei das Argument, dass sich die Leichtaviatik für die Flughäfen betriebswirtschaftlich nicht lohne, «aber dieses Argument ist lächerlich». Und viel zu kurz gedacht. Wenn die Flugindustrie auf Kosten der Leichtaviatik wachsen wolle, schneide sie sich ins eigene Fleisch, sagt Jauslin – weil dann fehle ihr nämlich das dafür nötige Fachpersonal. Wo lernen künftige Linienpiloten das Fliegen? Sicher auf Kleinflugzeugen und nicht auf dem Velo!

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

7.1. Frage 1: Wie sind die Kompetenzen, wer was verfügen kann, geregelt?

Der EuroAirport unterliegt grundsätzlich den Regeln der französischen Aufsichtsbehörde für Zivilluftfahrt DGAC. Da es sich im vorliegenden Fall um Schweizer Firmen handelt (die im Schweizer Zollsektor des Flughafens ansässig sind), wurde der Fall zudem mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) vorbesprochen.

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt SIL hält fest, dass der EAP auch der gewerbs- und nicht-gewerbsmässigen allgemeinen Luftfahrt offensteht. Er enthält jedoch keine Vorgabe, dass der Flughafen eine eigenständige Zone mit Stellflächen im Sinne einer HomeBase für die Leicht- und Freizeitaviatik zur Verfügung stellen muss. Damit liegt die Kompetenz zum Entscheid, die Konzession für den Betrieb Leicht- und Freizeitfliegeraktivitäten nicht zu erneuern, beim Verwaltungsrat des EuroAirports.

Der EuroAirport steht der Leicht- und Freizeitaviatik weiterhin für Starts und Landungen sowie kurz-zeitiges Parkieren zur Verfügung. Auch das Durchführen von Trainingselementen ist am EAP weiterhin möglich.

Der EAP hat aus betrieblichen Gründen entschieden, ab voraussichtlich Ende 2026, der Leicht- und Freizeitaviatik keine eigene Zone mehr mit Stellflächen als HomeBase zur Verfügung zu stellen.

7.2. Frage 2: Wurde die Regierung über den zutreffenden Entscheid, durch unsere Verwaltungsräte vorinformiert?

Der zuständige Regierungsrat wurde im Rahmen der regelmässig stattfindenden Eigentümergespräche durch die EAP-Verwaltungsratsvertreter des Kantons BL über den anstehenden Entscheid informiert.

7.3. Frage 3: Ist sich der Regierungsrat über die Tragweite dieses Entscheides bewusst?

Gemäss Information des EAP hat dieser vor seinem Entscheid die für dieses Thema zuständigen Aufsichtsbehörden in Frankreich und der Schweiz konsultiert. Dies erachtet der Regierungsrat als korrektes Vorgehen. Der Entscheid steht nicht im Widerspruch zur Eigentümerstrategie des EAP.

Liestal, 26. August 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich