

Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 24. September 2020
2020/433

vom 22. September 2020

1. **Felix Keller: Velohochbahn**

Die geplante Velohochbahn zwischen Pratteln und Augst als Erschliessung zur Arena des Eigd. Schwing- und Älplerfestes 2022 (ESAF) hat medial weniger wegen dem Projekt, als vielmehr wegen dem grünen Filzvorwurf zu reden gegeben.

Velohochbahnen als Brückenbauwerke in Leichtbauweise sind per se nichts Revolutionäres, kennt man diese schon in anderen Ländern wie z.B. Dänemark, China etc. zur Genüge. Auffallend ist eher die Technik der Steckmodule, welche bei diesem Pilotprojekt mit Steuergeldern promotet werden soll.

Das «grüne Amigo-Geschäft» – wie medial betitelt – wirft Fragen auf

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

1.1. **Frage 1: Wie erfolgte die Zusammenarbeit zwischen der Fa. urb-X und der Baudirektion und wie wurde diese abgegolten?**

Es existiert keine direkte Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Firma urb-x. Im Zuge der Überprüfung der Machbarkeit einer solchen Velobahn aus Holz hat der Kanton Basel-Landschaft der Firma Häring AG, welche über die entsprechende Reputation sowie langjährige Erfahrung in der Erstellung von Holzbauten verfügt, einen entsprechenden Studienauftrag erteilt. In die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie war urb-x via Häring involviert.

Der Auftrag basiert auf einer Vergabeentscheidung der Bau- und Umweltschutzdirektion (Nr. 154 vom 28. Mai 2020). Der Zuschlag erfolgte im Rahmen eines freihändigen Verfahrens und unter Einhaltung der vergaberechtlichen Vorschriften über einen Betrag von CHF 135'000 zzgl. MwSt. (total 145'395.00) an die Firma Häring AG in Eiken.

1.2. **Frage 2: Wann und wie wurde der Regierungsrat über das Pilotprojekt und die persönlichen Verhandlung in Kenntnis gesetzt?**

Der Regierungsrat wurde in seiner Sitzung vom 12. Mai 2020 über ein mögliches Projekt Veloschnellrouten (Veloroute in Hochlage) der beiden projektbeteiligten Unternehmen informiert, an welchem das ASTRA ebenfalls interessiert sei. Eine entsprechende Projektpräsentation wurde der

Regierung am 9. Juni 2020 für seine Sitzung vom 16. Juni 2020 in Aussicht gestellt und erfolgte dann auch an diesem Datum.

1.3. Frage 3: Ist der Regierungsrat bereit, das Pilotprojekt aufgrund des Filzvorwurfes mit der Fa. urb-X zurückzuziehen und dem Landrat in anderer Form vorzulegen?

Die Antwort erübrigt sich aufgrund der Medienmitteilung der Bau- und Umweltschutzdirektion vom 22. September 2020.

2. Thomas Noack: «Grünes Amigo-Geschäft»¹: Fragen zur Vergabe des Studienauftrags zur Velovorzugsroute

Grundsätzlich unterstützen wir die Bestrebungen, mit innovativen Methoden und Technologien den lokalen und CO₂-neutralen Baustoff Holz marktfähig zu machen. Dennoch stellen sich diverse Fragen, die bisher unbeantwortet geblieben sind.

Bisher wurde bekannt, dass der Baselbieter Baudirektor die Firma Häring beauftragt hat, einen Studienauftrag für eine aufgeständerte Velovorzugsroute im Raum Pratteln durchzuführen. Häring arbeitete hierzu mit der Firma Urb-x zusammen, welche Module patentiert hat, die eine rasche und kostengünstige Realisierung einer Veloschnellroute aus Holz ermöglichen sollen. In der nun folgenden Planungsphase muss der Auftrag zur Realisierung auf Grund der Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie öffentlich, vermutlich nach GATT / WTO, ausgeschrieben werden.

In diversen Berichten der Medien ist die Rede von einem Patent, welches die Firma Urb-x laut CEO Klaus Kirchmayr angemeldet hatte, bevor es zur Vergabe des Studienauftrags durch den Kanton gekommen ist.²

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

2.1. Frage 1: Was genau ist der Inhalt und Umfang dieses Patents laut Informationen der Regierung?

Die Regierung hatte Kenntnis von der Patentanmeldung an sich. Mit Blick auf das Stadium des Projekts (Machbarkeitsstudie, Umsetzbarkeit der Projektidee) war indes in erster Linie entscheidend, dass betreffend Urheberrecht die einschlägige Bestimmung des Tiefbauamts Basel-Landschaft (Vertragsbestandteil) Platz greift, wonach der Auftraggeber BUD das Recht hat, alle Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie vollumfänglich nutzen zu können, insbesondere im Zusammenhang mit der Erstellung einer potenziellen Test-/Pilotstrecke.

2.2. Frage 2: Wie können die Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie im weiteren Vergabeverfahren (das bekanntlich zum Ziel hat, mehreren Anbietern einen Marktzugang zu gewähren) genutzt werden, wenn das evaluierte Produkt einem Patentschutz untersteht?

Es gab bisher lediglich eine Machbarkeitsstudie. Erkenntnisse daraus hätten – unter anderem aufgrund der in der Antwort zu Frage 2.1 genannten Klausel – in einem Vergabeverfahren als eines von mehreren Elementen, die zur Umschreibung der anzubietenden Leistung erforderlich sind, genutzt werden können.

Generell gilt, dass in einem Vergabeverfahren die anzubietende Leistung z.B. funktional ausgeschrieben werden kann, d.h. ohne, dass sie sich auf ein bestimmtes Produkt oder eine bestimmte Konstruktion bezieht oder diese als Lösungsansatz vorgibt.

¹ Knechtli, Peter (Onlinereports): *Die grossartige Velobahn – das grüne Amigo-Geschäft*. 10. September 2020. <https://www.onlinereports.ch/News.109+M5b38b776281.0.html>.

² Klaus Kirchmayr auf Twitter: <https://twitter.com/KlausKirchmayr/status/1304768968876490764>

Was in welcher Form konkret ausgeschrieben worden wäre, hätte wie bereits im Rahmen der Projektpräsentation am 9. September 2020 angekündigt, Gegenstand einer folgenden Landratsvorlage sein sollen, welche nun hinfällig ist. Eine Bindung irgendwelcher Art gab es jedenfalls nie.

2.3. Frage 3: Wie beurteilt die Regierung die Einschränkungen im Vergabeverfahren und in der Realisierung, die durch den Patentschutz entstehen und war sich die Regierung bei der Auftragsvergabe an die Firma Häring bewusst, dass es zu einem wesentlichen eingesetzten Produkt einen Patentschutz gibt?

Siehe Antworten zu den Frage 1 und 2.

3. Andreas Dürr: Velohochbahn

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

3.1. Frage 1: Wer (Gesamt-Regierungsrat oder BUD) hat wem (bitte exakte Vertragspartei/en) an welchem Datum den Beratungsauftrag bzw. die Machbarkeitsstudie (im folgenden kurz „Auftrag“) erteilt und wie lautete der genaue Wortlaut des Auftrags?

Vgl. Antwort zu Frage 1.1: Der Auftrag basiert auf einem Vergabeentscheid der Bau- und Umweltschutzdirektion (Nr. 154 vom 28. Mai 2020). Der Zuschlag erfolgte im Rahmen eines freihändigen Verfahrens und unter Einhaltung der vergaberechtlichen Vorschriften über einen Betrag von CHF 135'000 zuzügl. MwSt. (total CHF 145'395.00) an die Firma Häring AG in Eiken. Basierend darauf wurde der Vertrag zwischen dem Tiefbauamt und der Firma Häring AG abgeschlossen.

Auftragsgegenstand der Machbarkeitsstudie war: Konstruktion und Materialisierung aller Strecken-Komponenten, Schätzung der Kosten der Realisierung Terminübersicht und Entwicklungsschritte bis zur Realisierung, Projektbasis und Nutzungsvereinbarung.

3.2. Frage 2: Wer hatte die Idee, am ESAF eine Modellbahn (Prototyp) auszustellen, somit den Zeitdruck künstlich zu erhöhen und die korrekten politischen Abläufe entsprechend unter Druck zu setzen?

Im Februar 2020 stellten die Projektinitianten Christoph Häring und Klaus Kirchmayr den Regierungsräten Isaac Reber und Thomas Weber die Idee vor, das Schaufenster des Schwingfestes 2022 zu nutzen und auf diesen Zeitpunkt hin eine für die Schweiz neuartige Velohochbahn aus Holz für schnelle Bikes vom letzten Austragungsort des Schwingfestes in der Region, St. Jakob, hin zum jetzigen Austragungsort in Pratteln zu bauen. Die Idee überzeugte, zumal sie mehrere Ziele der regierungsrätlichen Langfristplanung aufnimmt:

- e-Mobilität als umweltfreundliche Verkehrsform fördern (S. 17, AFP 20/23)
- das Potential für Veloverkehr in den dichten Agglomerationsgebieten fördern (S. 17, AFP 20/23)
- der Kanton etabliert sich als Holzbaupionier in neuen Technologien (S. 31, AFP 20/23)

Auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) war grundsätzlich interessiert, zusammen mit dem Kanton Baselland ein Pilotprojekt zu realisieren. In der Folge wurde die praktische Machbarkeit des Projekts mittels des oben angeführten Auftrags konkretisiert. Dies führte unter anderem zu einem Wechsel der Streckenführung (Pratteln-Augst), weil diese realistischer erschien und mit der Verbindung der Velonetze Pratteln/südlich Bahnlinie – Rheintal einen Ohnehin-Nutzen aufgewiesen hätte. Dies alles führte dazu, dass das ASTRA bei der Präsentation am 9. September 2020 ankündigte, sich an einer allfälligen Umsetzung des Pilotprojekts in noch zu definierendem Umfang zu beteiligen.

3.3. Frage 3: Weshalb soll der Steuerzahler den Prototypen für das ESAF finanzieren und nicht die Unternehmer selber, wie das normalerweise der Fall ist, zumal die Unternehmer mit dem ESAF bereits gratis Werbefläche mit entsprechender Ausstrahlung nutzen können?

Planung, Bau und Betrieb eines Veloroutennetzes gehören darüber hinaus zu den Aufgaben der öffentlichen Hand, weshalb auch die Erprobung und Finanzierung eines in der Schweiz neuartigen Typs von Verkehrsinfrastruktur im Interesse der öffentlichen Hand liegt (hier: Bund und Kanton). Deshalb und aus den oben angeführten Gründen ist der Kanton Baselland interessiert an Innovationen in den entsprechenden Bereichen, sowohl was den Holzbau, als auch was neuartige Angebote für schnelle Bikes betrifft.

Machbarkeits- und Variantenstudien sind ausserdem – ebenso wie Ausführungen zu Testzwecken im Innovationsbereich, beispielsweise lärmabsorbierende Strassenbeläge – nichts Unübliches. Vorliegend hätte mit einem Prototyp auch die Akzeptanz durch Nutzer der Velobahn in Erfahrung gebracht werden können. Erfahrungswerte aus Planung, Bau und Betrieb des Prototyps hätten anschliessend für weitergehende Überlegungen in der Planung und Realisierung von Velobahnen genutzt werden können.

4. Roman Brunner: Windturbinen im Hardwald

Primeo Energie will bis 2023 zwei 200 Meter hohe Windturbinen im Muttener Hardwald erstellen, mitten in einer Grundwasserschutzzone, die für die Trinkwasserversorgung nicht nur für Muttenez, sondern für die ganze Agglomeration, also für den Kanton Baselland wie auch für den Kanton Baselstadt von grosser Bedeutung ist. Im Kantonalen Richtplan ist der Hardwald als möglicher Standort für Windturbinen festgesetzt.

Der Schutz des Grundwassers wird einerseits durch die Vorschriften der Schutzzone aber insbesondere durch die künstliche Grundwasseranreicherung mit Rheinwasser, die zu einem Grundwasserberg führt, sichergestellt. Mit dieser Massnahme wird der Zustrom von möglicherweise verschmutztem Grundwasser zu den Grundwasserfassungen im Hardwald verhindert. Mögliche Gefährdungen gehen vom Auhafen, der Feldrebendeponie, dem Güterbahnhof, der Autobahn und dem Industriegebiet Schweizerhalle aus. Laut Experten ist das Grundwasser nur so lange durch den Grundwasserberg geschützt, als die Anreicherung nicht mehr als fünf Tage ausser Betrieb bleibt. Bei einem längeren Unterbruch der Anreicherung kann demnach eine Trinkwassergefährdung durch Deponieabströme oder Havarien im Umfeld des Hardwalds entstehen. Ein konstantes Versickern des Rheinwassers durch die Hardwasser AG ist folglich unabdingbar.

Die beiden vorgesehenen Standorte für die Windturbinen liegen in dieser hydrogeologisch sensiblen Zone. Der Bau der Windturbinen erfordert grössere Erdbauarbeiten, wie die Erstellung von Fundamenten, von Leitungen und von Wegen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es bei diesen Bauarbeiten zu Verunreinigungen im Grundwasser z.B. durch auslaufende Flüssigkeiten, oder der Havarie einer Baumaschine oder sogar im schlimmsten Fall durch einen längeren Unterbruch der Wasseranreicherung mit weitreichenden Folgen für die regionale Trinkwasserversorgung kommen könnte.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

4.1. Frage 1: Liegen bereits hydrogeologische Gutachten (z.B. im Zusammenhang mit der Festlegung des Richtplaneintrags) vor, welche im Hinblick auf die Erstellung der Windturbinen dieser Komplexität Rechnung tragen?

Die Firma Aventron AG plant das Projekt der Windturbinenanlagen im Hardwald. Inwiefern die Aventron AG bereits geologische Gutachten zur Stabilität des Untergrundes und allfällige Auswirkungen von Fundamenten auf die hydrogeologischen Verhältnisse erarbeitet hat, ist dem Amt für Umweltschutz und Energie nicht bekannt.

Allgemein ist zu bemerken, dass diese Angaben spätestens zum Zeitpunkt der Baueingabe vorliegen müssen.

4.2. Frage 2: Wie beurteilt der Regierungsrat die Bewilligungsfähigkeit des Baus einer Windturbinenanlage in der sensiblen Grundwasserschutzzone im Blick auf die Sicherstellung der regionalen Trinkwasserversorgung?

Für den Bau von Anlagen in Grundwasserschutzzone S2 muss die Standortgebundenheit gegeben sein, ein öffentliches Interesse bestehen und eine Gefährdung der Trinkwassernutzung ausgeschlossen sein.

Die geplanten Windturbinenanlagen liegen am südlichen Rand der Grundwasserschutzzone S2 im Abstrom der Anreicherungsfelder im Hardwald. An dem Standort scheint eine Realisierung der Windturbinenanlagen ohne Gefährdung der Trinkwassernutzungen im Hardwald möglich. Entscheidend ist jedoch, wie die Fundation der Windturbinenanlagen gemacht werden muss, um deren Stabilität zu garantieren. Eine Fundation oberhalb des Grundwasserspiegels wäre voraussichtlich bewilligungsfähig, Fundationen in das Grundwasser könnten hingegen voraussichtlich nicht bewilligt werden.

5. Jan Kirchmayr: Parkplätze entlang von Tramgleisen

Am 18. September kommunizierte der Kanton Basel-Stadt, dass er Parkplätze, welche seitlich entlang der Tramgleise angeordnet sind, innerhalb der nächsten Jahre aufhebt. Damit soll die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden verbessert und verhindert werden, dass Trams durch parkierte Autos blockiert werden. Zusätzlich wird damit auch Bundesrecht umgesetzt. In Artikel 25 Absatz 5 der Verkehrsregelnverordnung (VRV) steht geschrieben, dass Fahrzeuge nicht auf den Strassenbahngleisen und nicht näher als 1.5 Meter neben der nächsten Schiene halten dürfen.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

5.1. Frage 1: Existieren im Baselbiet Parkplätze entlang von Tramgleisen, die gegen die oben aufgeführte Verkehrsregelnverordnung verstossen? Wenn ja, wo?

Vorauszuschicken ist, dass Art. 25 Abs. 5 aus der Verkehrsregelnverordnung (VRV) nicht für markierte Parkfelder etc. gilt, sondern den Motorfahrzeuglenkenden verbietet, näher als 1.50 Meter zu den Tramgleisen anzuhalten. Diese allgemeine Regel kann bei Bedarf durch Signale und Markierung übersteuert werden (Art. 27 Abs. 1 SVG).

Die Regelung gemäss Art. 25 Abs. 5 VRV betrifft zudem lediglich Strassenbahnen. Mit anderen Worten sind Tramlinien mit Eigentrasse davon ausgenommen. Aufgrund von baulichen Hindernissen ist es hier aber auch in der Regel gar nicht möglich, näher als 1.50 Meter zu den Geleisen anzuhalten bzw. zu parkieren.

Die Prüfung der in BL befindlichen Tramlinien wurde aufgrund der Kurzfristigkeit basierend auf dem GeoView durchgeführt. Folgende Linien wurden geprüft:

Linie 2 Binningen Hauptstrasse, Mischtrasse → Abstände > 1.50m

Linie 3 Birsfelden Hauptstrasse, Mischtrasse → Abstände > 1.50m

Linie 6 Allschwil Baslerstrasse, Mischtrasse → Abstände > 1.50m

Linie 11 teilweise Mischtrasse (Reinach Ortszentrum) → Abstände > 1.50m

Linie 10 Dornach – Rodersdorf, Eigentrasse → keine Anwendung von Art. 25 Abs. 5 VRV

Linie 17 Ettingen, Eigentrasse → keine Anwendung von Art. 25 Abs. 5 VRV

Linie 14 Pratteln, Eigentrasse → keine Anwendung von Art. 25 Abs. 5 VRV

Line 19 WB, Eigentrasse → keine Anwendung von Art. 25 Abs. 5 VRV

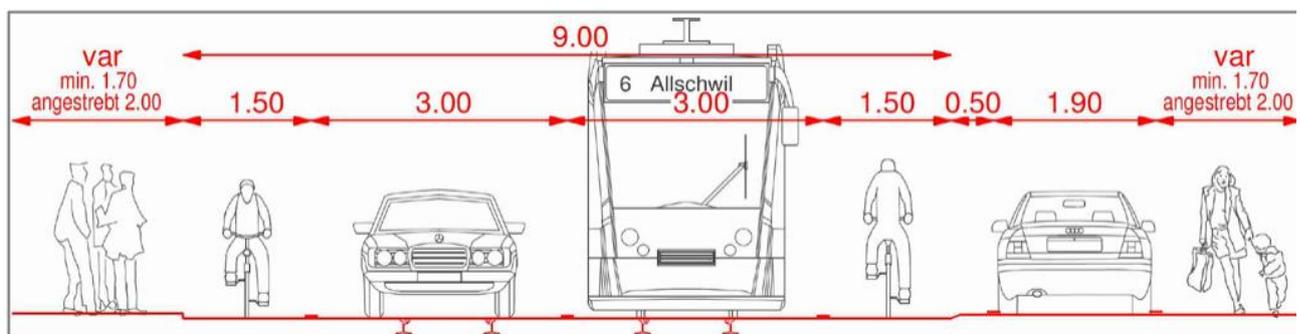
Zusammenfassend können wir festhalten, dass sich im Baselbiet keine Parkfelder näher als 1.50 Meter an den Tramgeleisen befinden.

5.2. Frage 2: Beabsichtigt der Regierungsrat geltendes Bundesrecht umzusetzen und die entsprechenden Parkplätze aus Gründen der Verkehrssicherheit aufzuheben? Wie sieht ein allfälliger Zeitplan aus?

Wie aus der Antwort zu Frage 1 entnommen werden kann, bestehen im Baselbiet keine Parkplätze, welche den Mindestabstand von 1.50 Metern nicht einhalten. Die letzten Parkplätze mit einem Abstand von < 1.50 Metern wurden mit dem Projekt Allschwil, Baslerstrasse aufgehoben bzw. neu angeordnet.

Allgemein ist zu bemerken, dass die Sicherheitsbedürfnisse der Velofahrenden in den Projekten stets angemessen berücksichtigt werden. So wurden bereits im Projekt Reinach, Hauptstrasse sowie in Allschwil, Baslerstrasse entsprechend grössere Abstände als > 1.50 Meter gewählt und wo immer möglich Radstreifen markiert. Zudem besteht auch ein Sicherheitsabstand von 0.5 Metern zwischen Fahrbahn und Parkfeldern, um den Konflikt zwischen Velo/Auto zu entschärfen.

Regelquerschnitt Allschwil; Baslerstrasse mit einseitiger Parkierung (realisiertes Projekt):



6. Peter Hartmann: Sicherheit bei der CABB

Die Firma CABB AG ist ein hoch spezialisierter Zulieferer, Entwicklungs- und Produktionspartner führender Chemieunternehmen. Die Produktion in Pratteln hat strategische Bedeutung, da von dort aus praktisch alle führenden Agrochemiehersteller sowie grosse Unternehmen der Pharmaindustrie und der Spezialchemie beliefert werden. Auf ihrer Webseite veröffentlichte die CABB Schweiz ihre Angaben über die produzierten Mengen an Chlor und ein ausführliches Verzeichnis aller lieferbaren, teils hochtoxischen Produkte, welche mit Schweizer Salz hergestellt werden. 2016 wurden mutmasslich ca. 9% und im Jahr 2017 ca. 16% der Schweizer Salzproduktion durch die CABB verarbeitet. Kurz nach einem Vortrag der IG «Rettet die Rütihard» im März 2019 war und ist diese Webseite seither nicht mehr im Netz aufgeschaltet.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft erachtet die CABB als innovatives Schlüsselunternehmen im Kanton und stattete ihr im Oktober 2019 einen Besuch ab. Im Anschluss teilte die Regierung in ihrer Medienmitteilung mit: *Produkte von CABB leisten an vielen Stellen einen Beitrag zu einer lebenswerteren Welt – von Arzneimitteln und Pflanzenschutz über Kosmetika, Aromen- und Duftstoffe bis zu Reinigungsmitteln.*

Weniger positiv waren die Schlagzeilen zur CABB in der letzten Woche. Sechs Jahre nach einem tödlichen Unfall verurteilte das Kantonsgericht den damaligen für die Sicherheit im Werksgebäude verantwortlichen Abteilungsleiter wegen fahrlässiger Verursachung einer Explosion sowie wegen fahrlässiger Tötung. Ebenfalls letzte Woche, am 16.9. und 17.9.2020 ereigneten sich in einem Produktionsgebäude an der Düngerstrasse in Pratteln zwei Unfälle – es dürfte sich beide Male um die CABB handeln. Beim ersten Unfall trat Chlorsulfonsäure aus, beim zweiten Unfall Oleum.

Beide Male standen die zuständige Betriebsfeuerwehr, die Feuerwehr Pratteln, das Feuerwehr-Inspektorat beider Basel und die Polizei Basel-Landschaft im Einsatz.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

6.1. Frage 1: Weshalb wird in den Medienmitteilungen der Regierung der Name der betroffenen Firma CABB nicht genannt, erachtet der Regierungsrat dies nicht als öffentliches Interesse seitens der Bevölkerung?

Auch juristische Personen haben einen Anspruch auf Persönlichkeitsschutz resp. auf die Wahrung des Amtsgeheimnisses. Die Polizei Basel-Landschaft gibt den Namen des betroffenen Unternehmens daher lediglich in Einzelfällen, nach Vornahme einer Interessenabwägung, bekannt.

6.2. Frage 2: Wie und wie oft erfolgt die Überprüfung durch die zuständigen Stellen des Kantons, ob die CABB und andere Firmen, welche der Störfallverordnung unterliegen, die erforderlichen Sicherheitsstandards einhalten und die Mitarbeiter entsprechend geschult sind?

Die Überprüfungen der Störfallbetriebe im Kanton werden risikobasiert durchgeführt. Firmen mit höheren Risiken wie die CABB werden deutlich häufiger kontrolliert als Firmen mit geringeren Risiken. Im Jahr 2020 fanden bei der CABB bisher vier Störfallinspektionen statt. Zusätzlich dazu führen das KIGA und die SUVA Inspektionen im Zusammenhang mit dem Arbeitnehmerschutz durch.

Nach dem es im Jahr 2016 zu einer Häufung ähnlicher Ereignisse gekommen ist, wurden die behördlichen Kontrollen bei der CABB intensiviert. Die beiden Ereignisse letzter Woche haben die kantonalen Vollzugstellen für Arbeitssicherheit und Störfallvorsorge erneut alarmiert. Aus diesem Grund wurde für den Mittwoch 23.09.2020 bereits eine dringliche Sitzung zwischen dem Standortleiter der CABB, dem AUE (Störfallvorsorge), dem KIGA und der SUVA angesetzt.

7. Roman Brunner: Baurechtszinsen im Hafen Birsfelden/Muttenz

Im Jahresbericht der Schweizerischen Rheinhäfen, welche der Landrat am 10. September 2020 zur Kenntnis genommen hat, weisen die SRH eine Ertragssteigerung bei den Baurechtszinsen von 0.8% aus³.

Der Landrat hat ausserdem in seiner Sitzung vom 27.8.2020 mit der Vorlage zu den Eigentümerstrategien für die kantonalen Beteiligungen die Eigentümerstrategie zu den Schweizerischen Rheinhäfen zur Kenntnis genommen, welche von den Regierungen beider Basel per 1. Januar 2017 in Kraft gesetzt wurde. In Kapitel 3.2 der Eigentümerstrategie wird unter den wirtschaftlichen Zielen und Vorgaben definiert, dass die SRH «im Rahmen der definierten Baurechtspolitik die Ausschüttungen zu Handen der Trägerkantone steigern. Diese Steigerung soll nach Möglichkeit kontinuierlich geschehen, ohne dabei den Substanzwert des Unternehmens zu gefährden.

Damit der Landrat seine Aufsichtsfunktion wahrnehmen und der Regierungsrat seine eigenen Ziele in der Eigentümerstrategie überprüfen kann, sind diese Vorgaben zu vage. Die Baurechtszinsen im Hafen müssten dazu transparent ausgewiesen werden.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

³ vgl. S. 36 Jahresbericht 2019, Schweizerische Rheinhäfen

7.1. Frage 1: Kennt der Regierungsrat die Baurechtszinsen der auf basellandschaftlichem Boden im Baurecht verpachteten Parzellen und ist er über die Leerstände im Bild?

Gemäss [§ 10](#) des Gesetzes über die Beteiligungen (Public Corporate Governance, PCGG) nimmt der Landrat die Oberaufsicht und gemäss [§ 9](#) der Regierungsrat die Aufsicht und über die Beteiligungen wahr. Als zentrales Element dafür dient Letzterem die Eigentümerstrategie, mittels welcher die Mitglieder des strategischen Führungsgremiums mandatiert werden. Die Aufsicht erfolgt grundsätzlich auf übergeordneter Flughöhe und nicht auf den einzelnen Parzellen. Die Regierungen von Basel-Landschaft und Basel-Stadt sind als Eigner über die «Richtlinien der Schweizerischen Rhein-häfen zu Arealbewirtschaftung und Baurechten» informiert und haben diese genehmigt. Für die Hafenable Areal Birsfelden und Auhafen Muttenz wurde ein Zielband für die Höhe der Baurechtszinsen festgelegt. Für Hafenumschlag, Lagerung und Logistik beträgt dieses 20 bis 25 CHF m²/Jahr. Gesamthaft haben die Schweizerischen Rheinhäfen gemäss Jahresbericht 2019 CHF 16.3 Mio. Baurechts- und Mieteinnahmen erwirtschaftet. Zusätzlich haben die Umschlagsfirmen CHF 4.2 Mio. Hafengebühren entrichtet. Weder im Hafen Birsfelden noch im Auhafen Muttenz gibt es Leerstände, das heisst die Areale sind alle verpachtet. Diese Elemente werden am jährlich stattfindenden Eigentümergespräch jeweils erläutert.

7.2. Frage 2: Mit welcher Ertragssteigerung rechnet der Regierungsrat bei den Baurechtszinsen im Hafenumkreis während der Gültigkeit der Eigentümerstrategie 2017–2021?

Er rechnet unter Berücksichtigung von Rheinhafengesetz [§ 23](#) und der definierten Baurechtspolitik (gemäss den Richtlinien der Schweizerischen Rheinhäfen zu Arealbewirtschaftung und Baurechten) mit einer durchschnittlich moderaten kontinuierlichen Steigerung.

7.3. Frage 3: Wie schätzt der Regierungsrat die Baurechtserträge im Verhältnis zu vergleichbaren Arealen ein?

Die vorgenannte Bandbreite der Baurechtszinsen entspricht den marktüblichen Konditionen. Die Baurechtsnehmer entrichten neben den Baurechtszinsen zusätzlich umschlagsabhängige Hafengebühren für die Infrastrukturfinanzierung, die zur Bewirtschaftung der Areale notwendig ist. Die genannte Finanzierung der Hafengebühren stellen für die Hafenfirma einen substantiellen Aufwand dar.

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

Die aktuellen Fallzahlen, ebenso wie die 14 Tage - Inzidenz pro 100'000 Personen sind in der ganzen Schweiz, aber auch in der Region Basel, steigend. Mit Anbruch der kälteren Jahreszeit und entsprechend mit Beginn der Grippezeit, ist mit zusätzlichen Corona - Testanfragen zu rechnen.

Testmöglichkeiten ohne Wartezeiten sind ebenso wichtig wie der Erhalt eines zeitnahen Testresultats (maximal 24 Stunden). Aktuell ist bereits ohne zusätzliche Abstrichindikation wegen Grippe-symptomen, die Testkapazitäten im Kanton Basel-Landschaft am Limit. Es wird von 2-stündigen Wartezeiten im Testzentrum Münchenstein (Spenglerpark) berichtet. Ebenso ist die Testmöglichkeit am Wochenende limitiert. Zudem ist bekannt, dass sogar bei im Spital (KSBL) isolierten Patienten, die Testresultate durchschnittlich mit mehr als 24 Stunden Zeitverzögerung erhältlich sind, dies da nur kleine Testkontingente im KSBL zur Verfügung stehen. An Wochenenden ist die Latenzzeit entsprechend noch länger.

Aktuell werden im Kantonsspital Baselland keine Corona-Abstriche und keine Corona - Labor Routinetests (PCR Test für SARS-COV-2 = Erreger Covid-19 Erkrankung) für die Bevölkerung angeboten. Auch die in Münchenstein abgestrichenen Samples, werden in einem privaten Institut untersucht. Dies führt unter anderem zu der oben erwähnten längeren Latenz der Meldezeiten (lange Transportwege, Kommunikationsschnittstellen). Volkswirtschaftlich gesehen sind die langen

Testresultats- Benachrichtigungszeiten problematisch, dies vor allem wenn es sich um Pflegepersonal oder Ärzte handelt. In der Grippezeit ist mit entsprechenden Ausfällen zu rechnen. Ebenso könnte mit einer Verkürzung der Test-Benachrichtigungszeit unnötige Isolations- und Quarantäne Massnahmen vermieden werden. Letztere sind kostenintensiv, bei verzögerter Testbenachrichtigung sind auch die Hospitalisationszeiten länger als notwendig.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

8.1. Frage 1: Ist neben den kommunizierten geplanten Testzentren (Lausen, Liestal) auch im Kantonsspital Baselland (KSBL) ein Testzentrum geplant und sind diese Testzentren digital untereinander und mit dem entsprechenden Labor und mit dem Kantonsspital Baselland vernetzt?

Der Kanton hat ab dem 18. März 2020 die beiden Abklärungs- und Teststationen (ATS) in Lausen (Stutz) und Münchenstein (Kuspo) sowie eine «mobile Testeinheit» betrieben. Letztere insbesondere für mobilitätseingeschränkte oder ältere Personen, für welche eine Anreise nach Lausen oder Münchenstein zu beschwerlich war. Während die ATS in Lausen per 1. Mai 2020 ihre Tore schloss, wurden die mobile Testeinheit sowie die ATS zunächst im Kuspo und ab dem 1. August 2020 nahtlos im Spenglerpark Münchenstein weitergeführt. Diese Station und die mobile Einheit sind über Schnittstellen der Praxissoftware «Compass» hervorragend mit dem Testlabor, dem kantonalen Contact Tracing, dem Kantonsarzt, dem Bundesamt für Gesundheit und verschiedenen Hausärzten vernetzt.

Mit dem Ziel, die «Krankheitslast durch COVID-19 und von zu erwartenden zukünftigen Infektionskrankheiten sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf die Gesellschaft und Wirtschaft so tief wie möglich zu halten», wurde unter der Leitung der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion das «Interventionsmanagement-System für COVID-19 und andere Infektionskrankheiten im Kanton Basel-Landschaft» (IMS-BL) eingerichtet. Dieses führt und koordiniert alle Partner, im Speziellen diejenigen der Abklärungs- und Teststation sowie der mobilen Testeinheiten. Zum Stab des IMS gehört auch eine Vertretung aus der Geschäftsleitung des KSBL. Eine allfällige Einbindung von Standorten des KSBL in die Covid-19 Teststrategie des Kantons würde im IMS vorbereitet und umgesetzt. Zurzeit ist dies, nach Rücksprache mit der Vertretung des KSBL, nicht vorgesehen.

8.2. Frage 2: Ist, um die langen Transportwege und langen Kommunikationszeiten zu verkürzen, geplant im Kantonsspital Baselland eine PCR Corona Test – Reihe (PCR Test für SARS-COV-2) zur Erweiterung der Testkapazitäten im Kanton Basel-Landschaft aufzubauen?

Der Regierungsrat kann nur Auskünfte über die Transportwege und Kommunikationszeiten derjenigen Tests geben, die in den erwähnten kantonalen Testeinrichtungen durchgeführt werden.

Durch eine enge Interaktion zwischen der ATS (s. Antwort zu Frage 8.1) und dem Testlabor sind die Transport- und Kommunikationswege kontinuierlich verbessert worden. Aktuell können unsere Patientinnen und Patienten ihre Testresultate ab etwa 8 Stunden nach dem Test erwarten. In einzelnen Fällen kann die Generierung eines Resultats bis zu 48 Stunden dauern, z.B. wenn Resultate im Labor verifiziert werden müssen.

8.3. Frage 3: Wie ist die Finanzierung der bestehenden und der geplanten Testzentren vorgesehen?

Die Finanzierung des IMS (s. Antwort zur Frage 8.1) ist auf Basis von Art. 8, 11, 15, ff und insb. 53 Bundesgesetz über die Bekämpfung übertragbarer Krankheiten des Menschen (Epidemiengesetz, EpG, SR 818.101), der Verordnung 2 über Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus (COVID-19) (COVID-19-Verordnung 2, SR 818.101.24) und § 61 Gesundheitsgesetz (GesG, SGS 901) geregelt. Es handelt sich um gebundene Ausgaben gemäss § 33ff Finanzhaushaltsgesetz (FHG, SGS 310).

9. Andi Trüssel: Bekanntgabe der Interessenbindungen

Gemäss §4 der Geschäftsordnung des Landrates sind die Räte angehalten ihre Interessenbindungen im «Register der Interessenbindungen» eintragen zu lassen. Das Register wird im Internet publiziert.

Im Falle von der Firma Urb-X AG lassen sich im Register keine Einträge finden, weder beim CEO Klaus Kirchmayr noch beim Mitbegründer Balint Csontos.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Landeskanzlei beantwortet.

9.1. Frage 1: Wer führt das Register und ist ein Eintrag fakultativ?

Das Verzeichnis über die Interessenbindungen wird gemäss § 5 des Gesetzes über die Organisation und die Geschäftsführung des Landrats (Landratsgesetz; SGS 131) von der Landeskanzlei geführt.

Der Eintrag in das Verzeichnis ist obligatorisch. So muss jedes Ratsmitglied der Landeskanzlei beim Eintritt schriftlich folgende Angaben melden:

- Die berufliche Tätigkeit sowie den Arbeitgeber oder die Arbeitgeberin;
- die Mitgliedschaft in den Leitungs- oder Aufsichtsgremien wirtschaftlicher Unternehmen, Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des privaten und öffentlichen Rechts;
- die Mitgliedschaft in den leitenden Gremien wirtschaftlicher, beruflicher und politischer Organisationen sowie
- die Ausübung politischer Ämter in Bund, Kanton und Gemeinden.

Ergeben sich während der laufenden Legislatur Änderungen bei den Interessenverbindungen, so sind die Ratsmitglieder verpflichtet, diese der Landeskanzlei laufend bekannt zu geben (§ 5 Abs. 2 Landratsgesetz).

9.2. Frage 2: Wird dieses regelmässig überprüft?

Die Geschäftsleitung des Landrats ist gemäss § 4 Abs. 1 Dekret zum Gesetz über die Organisation und Geschäftsführung des Landrats (Geschäftsordnung des Landrats; SGS 131.1) für die Überwachung der Einhaltung der Offenlegungspflichten zuständig. In dieser Funktion kann sie Ratsmitglieder auffordern, sich im Verzeichnis der Interessenbindungen eintragen zu lassen (§ 4 Abs. 2 Geschäftsordnung des Landrats).

Die Landeskanzlei publiziert das Verzeichnis im Internet und stellt dadurch die öffentliche Zugänglichkeit sicher (§ 5 Abs. 3 Landratsgesetz). Die Aktualisierung des Verzeichnisses erfolgt jeweils zu Beginn einer neuen Legislatur. Bisherige Ratsmitglieder werden aufgefordert, ihre Einträge zu überprüfen. Neu gewählte Ratsmitglieder geben ihre Interessenverbindungen erstmals gegenüber der Landeskanzlei bekannt. Während der Legislatur sind die Ratsmitglieder verpflichtet, Änderungen der Landeskanzlei laufend zu kommunizieren (§ 5 Abs. 2 Landratsgesetz). Die Landeskanzlei führt gemeldete Änderungen zeitnah im Verzeichnis nach. Eine aktive Überprüfung der Angaben der Landratsmitglieder wird von der Landeskanzlei nicht vorgenommen und wäre praktisch auch kaum umsetzbar.

9.3. Frage 3: Hat oder kann ein Nichteintrag Konsequenzen haben?

Verstösse gegen das Landratsgesetz oder die Geschäftsordnung können gemäss § 51 Abs. 1 Landratsgesetz mit einer Ermahnung durch das Landratspräsidium geahndet werden. Bei fortgesetzten Verstössen ist das Landratspräsidium befugt, dem Ratsmitglied einen Verweis zu erteilen (§ 51 Abs. 2 Bst. a).

Liestal, 22. September 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich