



Protokoll

2. Sitzung des Landrates des Kantons Basel-Landschaft

Liestal, 4. September 2003

10.15–12.00 / 14.00 – 17.00 Uhr

Abwesend Vormittag:

Bachmann Rita, Birkhäuser Kaspar, Corvini Ivo, Mangold
Christine, Schuler Agathe und Zihlmann Iris

Abwesend Nachmittag:

Bachmann Rita, Birkhäuser Kaspar, Corvini Ivo, Mangold
Christine, Richterich Rolf, Schuler Agathe und Zihlmann
Iris

Kanzlei

Mundschin Walter

Protokoll:

Troxler Urs, Maurer Andrea und Laube Brigitta

Index

Dringliche Vorstösse	25
Mitteilungen	26
Überweisungen des Büros	17, 26

Traktanden

- | | | | | |
|----|---|-----------|--|----|
| 1 | Anlobung von Hans Jermann, Urs Kunz, Eric Nussbaumer, Claudia Piatti, Isaac Reber und Dieter Völlmin als Mitglieder des Landrats
<i>alle angelobt</i> | 18 | 9 2002/267
Berichte des Regierungsrates vom 29. Oktober 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 16. Dezember 2002: Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2001
<i>Kenntnis genommen</i> | 33 |
| 2 | 2003/160
Bericht des Regierungsrates vom 24. Juni 2003: Ersatzwahl eines Mitglieds für den Beirat der BLT Baselland Transport AG zur Vertretung des Landrats für den Rest der Amtsperiode 2002 - 2006
<i>gewählt Paul Schär</i> | 19 | 10 2002/331
Berichte des Regierungsrates vom 17. Dezember 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 2. Mai 2003: Postulat von Jacqueline Halder "Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen und weitere Massnahmen auf dem EuroAirport" und von Alfred Zimmermann "Emissionsgebühren für schmutzige Flugzeuge"; Abschreibung
<i>beschlossen</i> | 35 |
| 3 | 2003/161
Bericht des Kantonsgerichts vom 16. Juni 2003: Ersatzwahlen eines Mitglieds des Kantonsgerichts und des Vizepräsidenten der Abteilung Sozialversicherungsrecht für den Rest der Amtsperiode bis 31. März 2006
<i>gewählt Christoph Enderle</i> | 19 | 11 2002/332
Berichte des Regierungsrates vom 17. Dezember 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 2. Mai 2003: Postulat von Gerold Lusser, CVP-Fraktion, "Bevölkerungsfreundliche und zukunftsorientierte Entwicklung des Flughafens Basel-Mülhausen-Freiburg"; Abschreibung
<i>beschlossen</i> | 35 |
| 4 | 2003/117
Bericht des Kantonsgerichtes vom 19. Mai 2003: Ersatzwahl eines Mitglieds des Strafgerichts für den Rest der Amtsperiode bis 31. März 2006
<i>gewählt Alois Schuler</i> | 20 | 12 2002/333
Berichte des Regierungsrates vom 17. Dezember 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 2. Mai 2003: Postulat Sabine Stöcklin "Sicherung des Umwelt- und Anwohnerschutzes beim Flughafen Basel-Mülhausen"; Abschreibung
<i>beschlossen</i> | 35 |
| 5 | 2003/077
Berichte des Regierungsrates vom 25. März 2003 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 10. Juni 2003: Ausserordentliche Denkmalsubvention für die Mauersanierung von Schloss Birseck in Arlesheim; Verpflichtungskredit für die Jahre 2004 - 2006
<i>beschlossen</i> | 20 | 13 2002/334
Berichte des Regierungsrates vom 17. Dezember 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 2. Mai 2003: Postulat Alfred Zimmermann: Strikte Nachtruhe zwischen 22'00 und 06'00 Uhr auf dem EuroAirport / Änderung des Staatsvertrages; Abschreibung
<i>abgelehnt</i> | 35 |
| 6 | 2002/265
Berichte des Regierungsrates vom 22. Oktober 2002 und der Bau- und Planungskommission vom 7. Juli 2003: "Konzept räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft" (KORE)
<i>zugestimmt</i> | 21 und 26 | 14 2002/335
Berichte des Regierungsrates vom 17. Dezember 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 2. Mai 2003: Postulat von Alfred Zimmermann, FGL, "Verstärkte Benutzung der Ost-/West-Piste"; Abschreibung
<i>beschlossen</i> | 35 |
| 6A | 2003/184
Motion von Hannes Schweizer vom 4. September 2003: Linderung der Auswirkungen der Trockenheit auf die Baselbieter Landwirtschaft
<i>als Postulat überwiesen</i> | 28 | 15 2003/018
Motion von Madeleine Göschke vom 23. Januar 2003: Beschränkung der Tiefflüge über das Birs- und das Leimental nach Einführung des Instrumentenlandesystems Süd
<i>abgelehnt</i> | 38 |
| 7 | 2003/115
Berichte des Regierungsrates vom 13. Mai 2003 und der Justiz- und Polizeikommission vom 30. Juni 2003: Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben
<i>beschlossen</i> | 28 | 16 2003/030
Interpellation der Fraktion der Grünen vom 23. Januar 2003: Flugbewegungen um jeden Preis?
<i>beantwortet</i> | 41 |
| 8 | 2003/033
Berichte des Regierungsrates vom 28. Januar 2003 und der Justiz- und Polizeikommission vom 30. Juni 2003: Gesetz über die Archivierung (Archivierungsgesetz); Antrag auf Rückweisung
<i>an RR zurückgewiesen</i> | 30 | | |

17 2003/039

Motion der Fraktion der Grünen vom 6. Februar 2003: Nachtflugsperr in Zürich verlangt Nachtflugsperr in Basel
Zif. 2 als Postulat überwiesen 42

Nicht behandelte Traktanden

18 2003/062

Motion von Eric Nussbaumer vom 20. Februar 2003: Lagebericht zum EuroAirport

19 2003/069

Interpellation von Madeleine Göschke vom 20. Februar 2003: Muss der Kanton Baselland ein Defizit des Flughafens Basel-Mülhausen mittragen? Schriftliche Antwort vom 1. April 2003

20 2003/029

Interpellation von Madeleine Göschke vom 23. Januar 2003: Palliativmedizin, eine kantonale Aufgabe. Schriftliche Antwort vom 18. März 2003

21 2003/043

Postulat von Max Ritter vom 6. Februar 2003: Befristete, dringliche Begleitmassnahmen zur Reduktion der Schwarzwildschäden in der Landwirtschaft

22 2003/064

Motion von Peter Meschberger vom 20. Februar 2003: Für mehr Mitsprache der Gemeinden in den Rheinhäfen

23 2003/091

Postulat von Simone Abt vom 10. April 2003: Cannabis als Lifestyle

24 2003/047

Interpellation von Ruedi Brassel vom 6. Februar 2003: Doppelzählung gemäss neuem Bildungsgesetz

25 2003/052

Interpellation von Agathe Schuler vom 6. Februar 2003: Auswirkungen der neuen Stundentafel an der Sekundarschule und Auswirkungen der Einrichtung von 19 Sekundarschul-Kreisen. Schriftliche Antwort vom 29. April 2003

26 2003/022

Interpellation der FDP-Fraktion vom 23. Januar 2003: Wie steht es um die Integration im Kanton Baselland?. Schriftliche Antwort vom 25. März 2003

27 2003/090

Motion der Geschäftsprüfungskommission vom 10. April 2003: Revision des Gesetzes über die Leistung von Beiträgen zur Förderung kultureller Bestrebungen

28 2002/303

Motion der FDP-Fraktion vom 28. November 2002: Schuldenbremse

29 2002/325

Postulat von Robert Ziegler vom 11. Dezember 2002: Verwirkungsfrist bei der Prämienverbilligung gemäss KVG

30 2002/327

Motion von Roland Bächtold vom 12. Dezember 2002: Standesinitiative für die Schaffung einer Bundessozialkasse als Ersatz für sämtliche Sozialwerke in der Schweiz

31 2003/005

Interpellation von Eugen Tanner vom 9. Januar 2003: Verbindlichkeit von Landratsbeschlüssen

32 2003/006

Interpellation der SVP-Fraktion vom 9. Januar 2003: Vertiefung der Diskussion zum Lastenausgleich zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt I. Schriftliche Antwort vom 6. Mai 2003

33 2003/007

Interpellation der SVP-Fraktion vom 9. Januar 2003: Vertiefung der Diskussion zum Lastenausgleich zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt II. Schriftliche Antwort vom 6. Mai 2003

34 2003/017

Motion von Remo Franz vom 23. Januar 2003: Wie kommen die staatlichen Dienstleistungen an?

35 2003/021

Postulat der FDP-Fraktion vom 23. Januar 2003: "Stopp der Kostenexplosion" Einführung eines zentralen Multiprojekt-Controllings

Nr. 29

Begrüssung, Mitteilungen

Landratspräsident **Hanspeter Ryser** begrüsst nach der ökumenischen Besinnung in der reformierten Pfarrkirche Liestal die Kolleginnen und Kollegen, die Mitglieder des Regierungsrates, die Medienvertreter sowie die Gäste auf der Tribüne herzlich zur ersten Landratssitzung der neuen Legislaturperiode.

Ökumenische Besinnung

Für die Organisation des sehr anregenden, auch heiteren Gottesdienstes bedankt sich Hanspeter Ryser ganz herzlich bei Paul Rohrbach.

Fernsehaufnahmen im Landratssaal

Die Anfrage von Tele Basel, am ersten Landratstag Aufnahmen machen zu dürfen, hat der Landratspräsident bewilligt. Aus dem Plenum meldet sich niemand mit gegenteiliger Meinung.

Geburtstagsgratulationen

Einen runden Geburtstag feierte Esther Maag am 5. 7. sowie Philipp Schoch am 10. 7. Besonders herzlich gratuliert der Landratspräsident Georges Thüring, der heute 57 Jahre alt wird.

StimmzählerInnen

Seite SP : Matthias Zoller
Seite FDP : Heinz Aebi
Mitte/Büro : Silvia Liechi

Wahlbüro

Ins Wahlbüro delegiert sind Sabine Stöcklin, SP, sowie Toni Fritschi, FDP, zusammen mit Landschreiber Walter Mundschin.

Entschuldigungen

Vormittag: Bachmann Rita, Birkhäuser Kaspar, Corvini Ivo, Mangold Christine, Schuler Agathe und Zihlmann Iris

Nachmittag: Bachmann Rita, Birkhäuser Kaspar, Corvini Ivo, Mangold Christine, Richterich Rolf, Schuler Agathe und Zihlmann Iris

Traktandenliste

://: Die Traktandenliste wird in vorliegender Version akzeptiert.

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

Nr. 30

Überweisungen des Büros

Landratspräsident **Hanspeter Ryser** gibt Kenntnis von folgenden Überweisungen:

2003/166

Bericht des Regierungsrates vom 8. Juli 2003: Genehmigung der Vereinbarung der nordwestschweizerischen Kantone über die Führung eines regionalen Heilmittelinspektorats; **an die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission**

2003/167

Bericht des Regierungsrates vom 8. Juli 2003: Geschäftsbericht und Jahresrechnung des Universitäts-Kinderspitals beider Basel (UKBB) für das Betriebsjahr 2002; **an die Geschäftsprüfungskommission**

2003/168

Bericht des Regierungsrates vom 8. Juli 2003: Kantonsspital Bruderholz Sicherheitsrelevante Massnahmen Haustechnik/Brandschutz 1. Etappe; Baukreditvorlage; **an die Bau- und Planungskommission**

2003/169

Bericht des Regierungsrates vom 8. Juli 2003: Staatsarchiv des Kantons Basel-Landschaft, Umbau und Erweiterung; Baukreditvorlage; **an die Bau- und Planungskommission**

2003/170

Bericht des Regierungsrates vom 15. Juli 2003: Kantonales Institut für Pathologie in Liestal; Baukreditvorlage; **an die Bau- und Planungskommission**

2003/171

Bericht des Regierungsrates vom 15. Juli 2003: Mutation 2003/1 des Koordinationsplanes Basel-Landschaft (Kantonaler Richtplan gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG); Festsetzung des Standortes der Inertstoffdeponie "Strickrain" in Sissach; **an die Bau- und Planungskommission**

2003/174

Bericht des Regierungsrates vom 12. August 2003: Gymnasium Oberwil Mediothek, Umbau und Sanierung; Projektierungsvorlage; **an die Bau- und Planungskommission**

2003/175

Bericht des Regierungsrates vom 19. August 2003: Verlängerung der Behandlungsfrist der Volksinitiative "Für eine faire Partnerschaft"; **direkte Beratung im Landrat**

2003/176

Bericht des Regierungsrates vom 19. August 2003: Schlussbericht der Folgeplanung II zum Psychiatriekonzept Basel-Landschaft; **an die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission**

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 31

1 Anlobung von Hans Jermann, Urs Kunz, Eric Nussbaumer, Claudia Piatti, Isaac Reber und Dieter Völlmin als Mitglieder des Landrats

Hanspeter Ryser lässt die Kollegin und die Kollegen vor Amtsantritt einzeln mit dem Satz: "Ich gelobe es." versichern, Verfassung und Gesetze zu beachten sowie die Pflichten des Amtes gewissenhaft zu erfüllen.

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 32

Ansprache des Landratspräsidenten

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Traditionsgemäss hält die Landratspräsidentin beziehungsweise der Landratspräsident an der ersten Sitzung nach der Wahl die Antrittsrede. Auch ich will mich an diese Tradition halten.

Sicherlich haben sich viele von Ihnen im Februar dieses Jahres – vor dem Einstieg in den Wahlkampf – Gedanken gemacht, wie das Idealbild des Kantons aussehen könnte. Persönlich möchte ich gerne in einem Kanton leben, der zu seiner Umwelt Sorge trägt und in dem meine Kinder auch in zwanzig Jahren mit ihren eigenen Kindern in einer intakten Natur spazieren gehen können. Ich möchte in einem Teil der Schweiz leben, der die nachhaltige Energienutzung zur Sicherung der Zukunft unserer Nachkommen aktiv unterstützt und fördert.

Wer verunglückt, soll sofort ins Spital gebracht und dort von qualifiziertem und zufriedenen Personal versorgt werden können.

Mein Wunsch ist es, dass wir alle und auch unsere Nachfahren in innovativen Betrieben sichere Arbeitsstellen vorfinden und nicht täglich x Kilometer zurücklegen müssen, um an den Arbeitsplatz zu gelangen.

Wie für die meisten Menschen, so ist auch mir das Hemd näher als der Kittel. Ich bin an einem möglichst geringen Steuersatz interessiert, so dass mir vom Zahltag möglichst viel zum persönlichen Gebrauch bleibt.

Von grösstem Interesse erachte ich auch, dass der Staat seine soziale Verantwortung wahrnimmt und jenen Menschen Hilfe bietet, die nicht auf der Sonnenseite des

Lebens stehen.

Fremde Menschen, die sich in unserer Gemeinschaft wohl fühlen, sich integrieren und an der Entwicklung des Kantons teilhaben wollen, sollen weiterhin herzlich willkommen sein.

Ich wünsche mir einen aktiven, für Neues offenen Kanton, der innovativ agieren kann. Leider haben die meisten meiner Wünsche etwas mit Geld zu tun. Es gibt Leute, die den Kanton gerne mit einem Unternehmen gleichsetzen würden. Man stelle sich aber, um mit einem Beispiel zu reden, vor, den Chefsessel eines Unternehmens inne zu haben, in dem sich die Hauptsorge darum dreht, wie am Ende des Jahres die Löhne bezahlt sowie die Amortisation und die Zinsen geleistet werden können. Bei einer solchen Ausgangslage würde wohl auch Ihnen die Lust auf Innovation verloren gehen. Schauen wir die heutigen Staatsfinanzen an, die ein Loch von 45 Millionen Franken aufweisen, dann stellen wir fest, dass wir uns zurzeit in dieser Lage befinden.

Während der vergangenen Jahre griff ein regelrechter Privatisierungswahn um sich. Was kostendeckend und lukrativ war, hätte nicht mehr vom Staat geleistet werden dürfen, sondern hätte, so die Meinung einzelner, von der Privatwirtschaft angeboten werden sollen. Zwar befürworte ich, dass eine Leistung in Konkurrenz von der Privatwirtschaft erbracht werden soll, doch wird es problematisch, wenn Leistungen eines Monopolisten an Private ohne Konkurrenz und damit ohne Kontrolle übergeben werden. Wenn wir im Kanton Outsourcing betreiben und dies auch bei den Kosten bemerkbar werden soll, dann gilt es, auch die Strukturen der Verwaltung anzupassen.

Vor nicht allzu langer Zeit wurde ich gefragt, ob ich die Meinung teilen würde, dass ein Staat einzig über die Geldmittel regiert werden könne. Ich bin klar der Meinung, dass der Staat auch nicht rentable, nicht mit Geld bezifferbare Aufgaben übernehmen muss. Dem Staat müssen Mittel zugeführt werden, um die Angebote finanzieren zu können.

In den vergangenen Jahren haben wir uns sehr viel geleistet im Kanton. Diese Aussage betrifft uns alle. Wir Landrätinnen und Landräte haben viele Ideen eingebracht und umsetzen lassen. Dabei entstanden auch hohe Folgekosten. Auch schufen wir Gesetze jenseits der Kostenneutralität und waren begeistert von neuen Bau- oder EDV-Projekten, um nur zwei Gebiete aufzuzählen.

Auch der Regierung gelang es nicht, der Personalvermehrung Einhalt zu gebieten und zwischen Wünschbarem und Notwendigem zu unterscheiden.

Auch in der angelaufenen Legislaturperiode bleiben die Finanzen ein zentrales Thema. Wir ParlamentarierInnen müssen versuchen, in Fragen, die den Kanton betreffen, Entscheide zu fällen, wie sie auch ein Verwaltungsrat treffen würde. Partnerschaftliche Geschäfte sind notwendig und sinnvoll, doch muss dabei, wie in Geschäftsverbindungen, eine win-win-Situation entstehen. Mit jeder Million, die ohne Nutzen aus dem Kanton abfließt, wird die eigene Aktionsfreiheit eingeschränkt.

Im Dezember wird der Regierungsrat dem Landrat wiederum ein nicht ausgeglichenes Budget präsentieren müssen. In der jetzigen Zeit kann der Regierungsrat das Budget aus eigener Kraft nicht ins Lot bringen, und blauäugig wäre es, Jahr um Jahr auf den Konjunkturaufschwung zu hoffen. Ein

grosser Anteil der Ausgaben sind so genannte gebundene Ausgaben, die der Landrat über persönliche Vorstösse und Gesetze beschlossen hat. Um das Budget wieder auszugleichen, braucht es unser aller Hilfe. Mein Wunsch wäre es, im Dezember eineinhalb Tage lang nur über das Budget zu diskutieren, allerdings nicht über die Anschaffung von Rasenmähern, sondern über die Frage, welche Leistungen der Kanton weiterhin anbieten soll.

Ich wünsche mir harte politische Auseinandersetzungen über das weitere Angebot des Kantons, weshalb ich hoffe, dass aus den Reihen des Rates eine Flut von Anträgen eingereicht wird, welche die Leistungen umfassen und sich nicht auf "Pfläscherlipolitik" mit Sparmöglichkeiten von ein paar tausend Franken beschränken.

Ein weiterer Wunschgedanke liegt mir ganz besonders am Herzen: Während der vergangenen Jahre musste ich feststellen, dass bei der Beratung von Regierungsvorlagen die Meinung herrschte, alles, was mit Finanzen zu tun hat, werde die Finanzkommission dann schon noch ansehen. Diese Haltung erachte ich als vollständig verfehlt; sie disqualifiziert jedes Mitglied der anderen Kommissionen. Ich bitte Sie, neben dem Nutzen auch die Kosten, die aktuellen und die zukünftigen, zu verlangen und in ihre Entscheidung einzubinden. Als ehemaliger Baugemeinderat weiss ich, dass es viel schöner ist, etwas zu realisieren als zu verhindern, aber es braucht viel mehr Mut, nein zu sagen als ja zu sagen.

Unser tolles politisches System, in dem wir vom Volk gefällte Entscheide zu akzeptieren und umzusetzen haben, lässt es nicht zu, dass sich eine Partei aus der Verantwortung stiehlt. Niemand hat das Recht, wenn beispielsweise die Erbschaftssteuern für direkte Nachkommen abgeschafft worden sind, zu sagen, der Sparwille und der Kantonshaushalt gehe ihn nun nichts mehr an. Genau so wenig dürfen sich andere Kreise aus der Bildungsdebatte oder der Bildungspolitik verabschieden. Gemeinsam lässt sich vieles in Bewegung setzen. Wenn wir die Finanzen ins Lost bringen, werden wir von Neuem innovativ und aktiv neue Projekte in Angriff nehmen können.

Nun habe ich länger geredet als üblich. Sie haben alle festgestellt, dass ich eine sehr lange Traktandenliste von der Ratskonferenz beschliessen liess – dies deshalb, weil neue Besen bekanntlich gut kehren und ich fürchtete, dass wir mit bloss 25 Traktanden womöglich bereits um vier Uhr fertig wären, weil Sie sich vorgenommen haben könnten, mit grossem Elan an die Sache heran zu treten.

Bei so viel Arbeit ist eine Pausenfrucht etwas Gutes. Als Obstproduzent nahm ich mir deshalb vor, an jede Landratssitzung ein paar Kistchen mit meinen Produkten in der Cafeteria zur freien Bedienung bereit zu stellen. Dies gilt natürlich nicht nur für alle Kolleginnen und Kollegen, sondern auch für die Dienste der Landeskanzlei und die Leute von der Presse.

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 33

2 2003/160

Bericht des Regierungsrates vom 24. Juni 2003: Ersatzwahl eines Mitglieds für den Beirat der BLT Baselland Transport AG zur Vertretung des Landrats für den Rest der Amtsperiode 2002 - 2006

Ruedi Brassel freut sich namens der sozialdemokratischen Fraktion, Daniel Mürger als Mitglied für den BLT-Beirat vorzuschlagen. Daniel Mürger, regelmässiger ÖV-Benutzer sowie Kenner der Belange und Anforderungen in diesem Bereich, würde sich als Beirat gegen den Leistungsabbau im ÖV-Netz einsetzen, die Vergabepolitik kritisch verfolgen und im Speziellen nicht nur den rentablen Linien, sondern dem gesamten ÖV die gebührende Beachtung schenken.

Hanspeter Frey freut sich seitens der FDP-Fraktion, den allen bekannten, versierten und auch die strategischen Aspekte beachtenden Paul Schär als Mitglied für den BLT-Beirat vorschlagen zu dürfen.

Wahlergebnis

Zahl der Stimmberechtigten	: 90
Eingelegte Wahlzettel	: 84
Leere Wahlzettel	: 0
Ungültige Wahlzettel	: 0
Gültige Stimmen	: 84
Absolutes Mehr	: 43

://: Gewählt ist mit 47 Stimmen: Paul Schär, FDP

Daniel Mürger, SP, erhielt 37 Stimmen.

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 34

3 2003/161

Bericht des Kantonsgerichts vom 16. Juni 2003: Ersatzwahlen eines Mitglieds des Kantonsgerichts und des Vizepräsidiums der Abteilung Sozialversicherungsrecht für den Rest der Amtsperiode bis 31. März 2006

Peter Zwick schlägt im Namen der CVP/EVP-Fraktion Christoph Enderle, selbständiger Anwalt in Therwil, als Richter des Kantonsgerichts der Abteilung Sozialversicherungsrecht für den Rest der Amtsperiode bis 31. März 2006 vor. Die CVP/EVP-Fraktion ist überzeugt, mit Christoph Enderle einen sehr guten Kandidaten für das Kantonsgericht zu empfehlen.

://: Hanspeter Ryser erklärt Christoph Enderle als in Stiller Wahl gewählt.

Verteiler:

- Kantonsgericht (Christoph Enderle)
- Kantonsgericht
- Justiz-, Polizei- und Militärdirektion
- Landeskanzlei

Für das Protokoll:

Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 35

4 2003/117

Bericht des Kantonsgerichtes vom 19. Mai 2003: Ersatzwahl eines Mitglieds des Strafgerichts für den Rest der Amtsperiode bis 31. März 2006

Ruedi Brassel kommt namens der SP die Ehre zu, Alois Schuler als Richter des Strafgerichts für den Rest der Amtsperiode bis 31. März 2006 vorzuschlagen. Alois Schuler, Theologe, seit langer Zeit als Journalist – unter anderem bei Radio DRS 2 – tätig, überzeugt durch seinen reflektierten Umgang mit Fragen der Ethik, des Rechts und der Gerechtigkeit. Seine kommunikative Art und seine Integrität bürgen für die bestmögliche Kandidatur.

://: Hanspeter Ryser erklärt Alois Schuler als in Stiller Wahl gewählt.

Verteiler:

- Kantonsgericht (Alois Schuler)
- Kantonsgericht
- Justiz-, Polizei- und Militärdirektion
- Landeskanzlei

Für das Protokoll:

Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 36

5 2003/077

Berichte des Regierungsrates vom 25. März 2003 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 10. Juni 2003: Ausserordentliche Denkmalsubvention für die Mauersanierung von Schloss Birseck in Arlesheim; Verpflichtungskredit für die Jahre 2004 - 2006

Jacqueline Halder, em. UEK-Präsidentin, freut sich ausserordentlich, dem Landrat heute die Sanierung von Schloss Birseck schmackhaft machen zu dürfen.

Jedermann und jederfrau ist die romantische Gartenanlage Ermitage, der grösste englische Landschaftsgarten der Schweiz, ein Kraftort zudem, mit hoch darüber thronender Burg Birseck in Arlesheim bekannt. Die Pflege dieser Anlage ist selbstverständlich auch mit grossen Kosten verbunden.

Im dreizehnten Jahrhundert wird das Schloss erstmals

erwähnt, seither hat es eine bewegte Geschichte hinter sich gebracht. Das Schloss besteht heute noch aus innerem Bering mit Rundturm, Rittersaal und Kapelle, Umfassungsmauer sowie fürstbischöflichem Friedhof.

Im Winter des Jahres 2000 stürzte ein Teil des Berings ein. Dieser musste unverzüglich saniert werden, wobei sich zeigte, dass der gesamte übrige Teil des Berings ebenfalls einsturzgefährdet ist.

Die ausserordentliche Sanierung übersteigt die jährlichen Subventionsmittel, weshalb ein separater Verpflichtungskredit beantragt werden muss. Die Gesamtkosten der Sanierung betragen 1,846 Millionen Franken, davon soll der Kanton 60 Prozent, 1,1 Millionen Franken, übernehmen. Der Bund steuert 20 Prozent bei, und die vor fünf Jahren gegründete Stiftung Ermitage Schloss Birseck spricht ebenfalls 20 Prozent an die über drei Jahre ange-setzte Sanierung.

Für die Kommission war unbestritten, dass die dringenden Sanierungsarbeiten an diesem wertvollen Kulturgut schnell an die Hand genommen werden müssen. Da allerdings auch künftig weitere Auslagen notwendig sein werden, will die Kommission Klarheit über die Nutzung, die Sanierung, Finanzierung und Mitsprachemöglichkeit. Der Landrat soll erfahren, was noch auf ihn zukommen wird, weshalb die Kommission Ziffer 5 neu in den Landratsbeschluss eingebaut hat.

Der Kommission wurde zugesichert, dass zur Erhaltung der wertvollen Lebensräume im Gemäuer und der Umgebung des Schlosses die Maurerarbeiten ökologisch begleitet werden.

Die UEK beantragt dem Landrat mit 10 Stimmen gegen 1 Stimme, dem ergänzten Landratsbeschluss zuzustimmen.

Röbi Ziegler ist glücklich, in einem Land leben zu dürfen, in dem der Feudalismus nur noch in Form mahrender Ruinen gegenwärtig ist – und noch schöner ist es, in einem Land leben zu dürfen, das sich den Erhalt solcher Ruinen leisten kann.

Die SP hat sich überzeugen lassen, dass die Sanierung der Ruinen von Schloss Birseck umsichtig geplant wurde und sorgfältig durchgeführt wird, weshalb die Fraktion einstimmig zustimmen wird.

Willi Grollmund bezeichnet die Ermitage, diesen ehemaligen Treffpunkt des europäischen Hochadels mit seiner mächtigen Burg als einzigartiges Stück Erde der näheren Umgebung. Dieses Kulturdenkmal von nationaler Bedeutung sollte nicht wegen Vernachlässigung zur Ruine verkommen. Dem Kanton Basel-Landschaft, der kürzlich auch das Tourismusgesetz geschaffen hat, bietet sich nun die Möglichkeit, Schloss Birseck und die Ermitage als attraktives Ausflugsziel zu erhalten.

Die SVP-Fraktion spricht sich für den Baukredit zur Mauersanierung und für die Aufnahme von Ziffer 5 in den Landratsbeschluss aus, mit dem die Mitsprache bei der weiteren Planung gewahrt wird.

Patrick Schäfli erwähnt einleitend, dass Schloss Birseck bereits seit 647 Jahren diesen markanten Standort besetzt und von der einzigartigen Gartenanlage, Ermitage, ein sentimentaler Landschaftsgarten, umgeben ist. Die FDP anerkennt die Wichtigkeit, dieses einzigartige Kulturgut zu

erhalten. Zwar ist die Anlage in Besitz einer gemischt öffentlich-privatrechtlichen Stiftung, doch liegt sie auf basellandschaftlichem Boden.

Die Sanierung, für die die FDP-Fraktion eintritt, ist dringend notwendig und kann von der Stiftung, ohne Unterstützung des Kantons, nicht aufgebracht werden.

Zuhanden des Protokolls und der Medien ist der FDP in Ziffer 1 des Landratsbeschlusses insbesondere der Hinweis *ohne präjudizielle Wirkung* von Bedeutung. Weder kann die Stiftung Schloss Birseck künftig automatisch mit nachfolgenden Kreditbewilligungen durch den Landrat rechnen noch können dies andere sanierungsbedürftige Schlösser im Kanton. Wichtig ist zudem Ziffer 5 des Landratsbeschlusses, mit der ein Gesamtkonzept für die Sanierung der gesamten Denkmallandschaft gefordert wird.

Ein besonderes Anliegen ist der FDP zudem, dass die Gartenanlage und das Schloss vermehrt der Baselbieter Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Elisabeth Augstburger stellt vorab fest, dass die Mauersanierung der einsturzgefährdeten Anlage auch aus Sicht des Bundesexperten dringend notwendig ist.

Die Sanierungsarbeiten starten allerdings erst, wenn die Restfinanzierung durch die Eigentümerin und durch den Bund vorliegt.

Eine Schlossanlage bildet eine wichtige Grundlage für den schulischen Anschauungsunterricht und erweist sich auch als wichtiges Familien-Ausflugsziel.

Damit die zurzeit geschlossene Anlage bald wieder zugänglich und für die BesucherInnen sicher wird, stimmt die CVP/EVP-Fraktion dem Verpflichtungskredit zu.

Philipp Schoch erklärt die Zustimmung der Grünen für den Verpflichtungskredit zugunsten von Schloss Birseck und der Ermitage, eine der wohl schönsten Ecken des Kantons.

Toni Fritschi spricht sich nach einem ausführlichen Werbespot zugunsten des über 300 Mitgliedern zählenden Vereins "Freunde der Ermitage" für den Verpflichtungskredit aus.

Hanspeter Ryser dankt für die mit Herzblut getränkten Worte Toni Fritschis und bittet zugleich, sich auf die Thematik des Geschäftes zu beschränken.

RR Elisabeth Schneider-Kenel ist über die Zustimmung zur Vorlage sehr erfreut, will aber auch kein Hehl daraus machen, dass weitere Mittel gesprochen werden müssen, wenn die unter schweizerischem Denkmalschutz stehende Anlage erhalten werden soll. Selbstverständlich wird die Direktion das gewünschte Gesamtkonzept liefern. Allerdings ist der Landrat schon heute gebeten, nach dem nun vorliegenden ersten Schritt auch den noch folgenden finanziellen Konsequenzen die Zustimmung zu erteilen.

Eintreten

://: Eintreten ist unbestritten.

Landratsbeschluss

Kein Wortbegehren

://: Der Landrat stimmt dem von der Umweltschutz- und Energiekommission mit einer neuen Ziffer 5 ergänzten Landratsbeschluss 2003/077 mit grossem Mehr zu.

Landratsbeschluss

betreffend Erteilung eines Verpflichtungskredites für die dringliche Denkmalsubvention für die Mauersanierung von Schloss Birseck in Arlesheim (2004 - 2006)

vom 4. September 2003

der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Mauersanierung Nord und Süd wird ein Verpflichtungskredit für die Jahre 2004 - 2006 als ausserordentliche Denkmalsubvention ohne präjudizielle Wirkung von Fr. 1'107'420.-- bewilligt (Konto 2354.365.70).
2. Die Jahrestanchen 2004 - 2006 von Fr. 369'140.-- werden im entsprechenden Jahresbudget eingestellt (Konto 2354.365.70).
3. Die Bewilligung ist an die Bedingung geknüpft, dass mit den Sanierungsarbeiten erst bei Vorliegen der Restfinanzierung durch die Eigentümerin Stiftung Ermitage Arlesheim und Schloss Birseck und durch den Bund begonnen werden.
4. Die Mauersanierung ist von ausgewiesenen Experten des Bundes und des Kantons zu begleiten.
5. Es ist ein Konzept für die Sanierung, Nutzung und Finanzierung der gesamten Denkmallandschaft zu erstellen und dem Landrat vorzulegen. Eine vertragliche Regelung zwischen der Stiftung und der öffentlichen Hand ist dabei anzustreben.
6. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Für das Protokoll:

Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 37

6 2002/265

Berichte des Regierungsrates vom 22. Oktober 2002 und der Bau- und Planungskommission vom 7. Juli 2003: "Konzept räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft" (KORE)

Kommissionspräsident **Peter Holinger** führt einleitend aus, dass KORE noch unter dem Präsidium von Karl Rudin in der Bau- und Planungskommission beraten wurde und nun vom neuen Landrat verabschiedet werden soll. Der BPK-Präsident richtet den Wunsch an den Landrat, die sorgfältig-

tig erarbeiteten Kommissionsentscheide zu respektieren. KORE, das Konzept über die räumliche Entwicklung ist ein Planungsinstrument, das aufzeigen will, wie sich der Kanton räumlich in Zukunft entwickeln soll. Grundlage dazu ist das aus dem Jahre 1998 stammende Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft. Die alten Regionalpläne sollen vom neuen Konzept abgelöst werden. KORE konzentriert sich auf die Bereiche Siedlung, Natur und Landschaft sowie Verkehr, Ver- und Entsorgung.

Die Bau- und Planungskommission hat sich vom 13. 2. bis zum 16. 6. 2003 an sechs Sitzungen mit KORE befasst. Begleitet wurden die Beratungen durch Frau Regierungsrätin Elsbeth Schneider-Kenel und die Herren Bächtold, Huber und Tomasoni. Ausserdem wurden Anhörungen mit den Verbänden und Interessenvertretern durchgeführt. Nach einer nicht ganz unproblematischen Eintretensdebatte mussten bei den verschiedenen Leitsätzen recht viele knappe Entscheide, teilweise mit Stichentscheid des Präsidenten, hingenommen werden. Trotzdem bleibt nun die Hoffnung, dass die Beratungen zügig durchgeführt werden können – idealerweise würden die von verschiedenen Seiten eingereichten Anträge jetzt zurückgezogen. Intensive Diskussionen fanden zur Siedlungsentwicklung statt; die Kommission befand, Siedlungsentwicklung sollte nicht nur in den Zentren stattfinden dürfen. Auch die übergeordneten Verkehrsaspekte gaben Anlass zu heftigen Diskussionen.

Die BPK stimmte KORE in der Schlussabstimmung einstimmig zu. Auch der Landrat ist gebeten, auf KORE einzutreten und dem Konzept die Zustimmung zu erteilen.

Urs Hintermann geht davon aus, dass die folgende Stunde zwar mit dem Ringen um Sätze, Teilsätze und Satzglieder geprägt sein wird, sich manch eine(r) aber sagen wird: Ändern wird sich ja wohl morgen und übermorgen so oder so nichts. Trotzdem, vielleicht wird in den nächsten Jahren ein neues Einkaufszentrum geplant, das mehrere tausend Kunden pro Tag bedient, oder es wird ein Bürohaus mit mehrererer hundert Arbeitsplätzen geplant. Dereinst wird es für die betroffenen Gemeinden, die Anwohner und auch für das Gewerbe entscheidend sein, was bezüglich der Erschliessung im Quartierplan steht. Dann wird sich entscheiden, ob nach Realisierung der Projekte die Strassen verstopft sein werden, ob die Anwohner unter Lärm und dreckiger Luft leiden müssen und ob die Gemeinde insgesamt zusätzlich belastet ist. Entscheidend wird dann sein, was im Richtplan stand. Heute werden mit KORE also die Weichen für die Entwicklung gestellt und der Grundstein für die Arbeits- und Wohnqualität des Kantons gelegt.

KORE soll aufzeigen, wie sich der Kanton in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren entwickeln wird. Die Leitsätze zeigen, in welche Richtung die Entwicklung zielen soll. Bezug nehmend auf das genannte Beispiel Einkaufszentrum kann gezeigt werden, dass KORE die Weichen stellt bezüglich des Angebots an Strassen für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr.

Oberste Zielsetzung von KORE ist die nachhaltige Entwicklung des Kantons, dabei geht es nicht bloss um die Umwelt, sondern auch um die Wirtschaft und um die Gesellschaft.

Die in KORE festgehaltenen übergeordneten Ziele streben eine Region der kurzen Wege an, die Siedlungsqualität soll erhalten werden, die Wirtschaft soll gute Standortbedingungen vorfinden, die natürlichen Lebensgrundlagen sollen geschützt, die Attraktivität des ÖV weiter verbessert werden.

Frage ist, ob mit den Leitsätzen diese hehren Ziele erreicht werden können. Die SP-Fraktion meint, dass die vorliegende Version (nach BPK-Beratung) eine gute Grundlage darstellt. Allerdings sollen einzelne, noch zu diffuse und zu beliebige Leitsätze verbessert werden. Einige Leitsätze stehen zudem in Widerspruch zu geltendem Recht. KORE hat Hochs und Tiefs erlebt. Die ursprüngliche Version sah nicht nur besser aus, sondern war auch inhaltlich klarer und konsistenter.

Die SP-Fraktion ist für Eintreten, wird aber einzelne Verbesserungsanträge stellen.

Gerhard Hasler begrüsst, dass mit KORE gezeigt wird, wie die Zukunft des Lebens- und Wirtschaftsraumes Basel-Landschaft gestaltet sein soll. Das generelle Ziel will die Sicherstellung einer nachhaltigen Entwicklung des Raums, der Bevölkerungsbedürfnisse, der Wirtschaft und des Staates ohne Schmälerungen für künftige Generationen. Das Konzept bestimmt in Form von Leitsätzen die anzustrebende räumliche Entwicklung des Kantons, legt die Richtung und den Rahmen fest. Somit gibt es klare politische Vorgaben für das Abstimmen von raumwirksamen Tätigkeiten. Das Ergebnis wird später im kantonalen Richtplan festgelegt. Der kantonale Richtplan setzt den Inhalt des Konzeptes durch richtungsweisende Festlegungen in behördenverbindlicher Form fest für die Ortsplanung in den Gemeinden oder für raumwirksame Tätigkeiten des Kantons.

Das kantonale Raumplanungsgesetz erteilt dem Kanton den Auftrag, das Konzept als Vorstufe des kantonalen Richtplans zu erstellen. Der Regierungsrat hat für die Ausarbeitung des Gesetzes gesorgt und die BPK hat das vom Regierungsrat überarbeitete Konzept in sechs Sitzungen beraten.

Das Konzept hat Leitfunktionen und dient als politisch gewertete Grundlage für den kantonalen Richtplan. Die Leitsätze sind für die Erstellung des kantonalen Richtplans verbindlich. Der Inhalt ist in Siedlung, Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung gegliedert. Das Konzept regelt, wie der kantonale Richtplan ausgearbeitet werden soll, worauf also zu achten ist, ohne dabei allzu enge Schranken zu setzen. Für Wirtschaft und Gewerbe ist auch in Zukunft grosse Entwicklungsfreiheit zu erhalten. Die Wirtschaft, Garant des Wohlstands im Lande, muss sich laufend stärker mit dem Ausland messen.

Ein ungutes Gefühl beschleicht einen wegen der Kosten, die mit der Vorlage verbunden sind. Eine Kostenschätzung soll, so die Vorlage, gar nicht möglich sein. Die SVP wird deshalb einer weiteren Verschärfung des Gesetzes nicht zustimmen, denn der Ansiedlung von neuen Wirtschaftselementen dürfen nicht noch höhere Schranken zugemutet werden.

Insgesamt aber ist die SVP mit grossem Mehr für Eintreten auf die Vorlage KORE.

Hanspeter Frey kritisiert einleitend die Terminplanung des

Büros, das dieses wichtige Geschäft KORE nicht bereits für die erste Landratssitzung in neuer Besetzung hätte traktandieren sollen, zumal der Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat erst vor zehn Tagen eingetroffen ist.

Trotzdem gibt es für die FDP nichts zu rütteln am Konzept KORE. Allerdings ist die Materie sehr abstrakt und für den einzelnen schwer nachvollziehbar. So wie das Konzept nun von der BPK vorgeschlagen wird, ist es für die FDP korrekt. Die Frage, die sich stellt, lautet einzig: Wie eng sollen die Leitplanken gesetzt werden.

Mit KORE wird die Planung im Kanton für zehn bis fünfzehn Jahre festgelegt. Die Vorgaben gehen an die Gemeinden und fliessen in den kantonalen Richtplan ein. Bedenken bezüglich der Genauigkeit dieses Richtplans wurden eingebracht. Die FDP setzt darauf, dass sämtliche bestehenden kantonalen Zonenpläne wie Siedlung, Landschaft und Strassennetz übernommen werden.

Die FDP-Fraktion ist der Auffassung, dass die Nachhaltigkeit für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft Gültigkeit haben muss und stimmt einstimmig für Eintreten auf genau diese Version, die von der BPK nun vorgelegt worden ist.

Remo Franz gibt die Zustimmung der CVP/EVP-Fraktion zur Vorlage bekannt. Die vom Menschen verursachten Spuren im Raum des Kantons sind bereits heftig sichtbar, weshalb auf ein Konzept, das die vernünftige Nutzung des Raums vorschreibt, nicht verzichtet werden kann. Leicht fällt die Zustimmung für KORE auch deshalb, weil im Rahmen der Vernehmlassung viele von der CVP kritisierte Punkte aufgenommen wurden. Wichtig ist der CVP-Fraktion, dass ein so richtungsweisendes Konzept auf breite Akzeptanz stösst, die BPK hat einstimmig ja gesagt. Insofern ist es unverständlich, dass Urs Hintermann nun noch stundenlang über KORE debattieren will. Viele Grundsätze von KORE sind bereits heute selbstverständlich und fester Bestandteil der Planung. Die Selbstverständlichkeiten konzeptionell zu verankern, kann allerdings nicht schaden.

Bei allen Überlegungen stellte die CVP die Interessen des Menschen in den Mittelpunkt, was auch heisst, dass überholte Vorschriften zu eliminieren oder zu überarbeiten sind. In der rasend schnellen heutigen Zeit ist es von wesentlicher Bedeutung, sich den neuen Gegebenheiten anzupassen, nichts ist so schlimm wie Ideologien, die zu Dogmen werden.

Auch in Zukunft wird sich die CVP für vernünftige Massstäbe einsetzen sowie für zweckmässige und flexible Lösungen zu haben sein. Mit dem vorliegenden Konzept sollte ein guter Start in diese Richtung gelingen.

Isaac Reber erachtet es als richtig, dass die in die Jahre gekommenen kantonalen Pläne, etwa der Koordinationsplan oder der Regionalplan Landschaft, durch eine integrale konzeptionelle Planung ersetzt werden. KORE setzt Leitplanken für die zukünftige Entwicklung der Region. Die grüne Fraktion befürwortet eine zukunftsgerichtete Entwicklung.

Das vorliegende Konzept ist in vielen Bereichen ausgewogen und stellt eine gute Grundlage für die Entwicklung des Kantons dar. Ausgewogen heisst im positiven Sinne, dass eine breite Unterstützung gegeben ist, im negativen Sinne

bedeutet es, dass ein Abwägen unter nicht gleich starken Partnern vorgenommen werden muss. Die grüne Fraktion wird deshalb noch ein paar Anträge einbringen.

Für die grüne Fraktion ist eine stärkere Gewichtung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs nach wie vor ein Gebot für die Zukunft.

Grundsätzlich aber stimmt die grüne Fraktion dem Konzept zu.

Rudolf Keller hält vorab fest, dass für die räumliche Entwicklung griffige Leitplanken notwendig sind. Die Schweiz ist nicht zuletzt wegen der unablässigen Einwanderung überbevölkert. Zu viele Menschen leben hier auf engem Raum zusammen, man trampelt sich gegenseitig auf die Füsse.

Neben vielen sozialen Problemen bringt diese Gegebenheit auch eine ständig zunehmende Belastung der Umwelt mit sich. Global betrachtet, macht als weitere Folge auch die Klimaveränderung zunehmend Sorgen.

Im Verlaufe der vergangenen dreissig Jahre fand eine regelrechte Betonorgie statt. Immer mehr wertvolles Kulturland verschwand unter Beton. Diese Entwicklung, eine Folge der unersättlichen menschlichen Gier nach immer Mehr, ist auch im Namen der nachfolgenden Generationen zu stoppen. Deshalb ist es wichtig, bei der räumlichen Entwicklung Grenzen zu setzen. Der öffentliche Verkehr muss gefördert werden. Zurzeit aber wird zu sehr in Strassen investiert und gleichzeitig nimmt der Verkehr zu. Soll es auf den Strassen nicht zum Kollaps kommen, so muss der öffentliche Verkehr ausgebaut werden, selbst dann – und diese Bemerkungen geht insbesondere an die Bürgerlichen im Saal – wenn dafür Geld ausgegeben werden muss.

Die heute ausgeschiedenen Baugebiete dürfen nicht ausgeweitet werden. Ungerecht wäre es gegenüber den kommenden Generationen, wenn die Siedlungsräume immer grösser würden. Sorgen macht auch die Tendenz, beim Bauen Ausnahmegewilligungen zu erteilen, Zurückhaltung ist geboten.

Selbstverständlich ist nach Meinung der Schweizer Demokraten der Grundsatz zu verankern, dass der Ausbau des EuroAirports auf die Siedlungsplanung im Einzugsgebiet abgestimmt werden muss. Die Schweizer Demokraten vertreten die Auffassung, dass der Euro-Airport in den folgenden Jahren nicht weiter ausgebaut werden darf, wenn verhindert werden soll, dass die Region schon bald dieselben Probleme bewältigen muss wie aktuell der Raum Zürich.

Die Schweizer Demokraten votieren für Eintreten auf die Vorlage.

Karl Willmann fiel bei der Lektüre von KORE auf, dass das Spannungsfeld Archäologie und Planung nicht erwähnt ist, trotz der auf Kantonsgebiet liegenden Grossgrabungsstätte Augusta Raurica und weiterer Grabungsstellen. Es fehlt in KORE die Aussage, wie sich die Siedlungsplanung gegenüber den Fundstellen verhalten soll. Die Grundeigentümerinnen von Augst und anderer Gemeinden hätten ein Anrecht zu erfahren, wie sich der Kanton in diesem Spannungsfeld verhalten wird.

Eintreten

://: Eintreten ist unbestritten.

Detailberatung Seite für Seite ab Seite 13

Seiten 13 und 14

Keine Wortmeldung

Seite 15, Leitsatz 1

Urs Hintermann spricht die in den nächsten Jahren wohl noch zunehmende Problematik Pendlerverkehr an. Das Problem gründet in der Auftrennung von Arbeits- und Wohnort. Gearbeitet wird in den Zentren, gewohnt wird im Grünen. Diese Entwicklung verursacht einen Siedlungsbrei über den ganzen Kanton hinweg, und führt dazu, dass die in den Zentren geschaffenen Infrastrukturen wegen der wegziehenden Bevölkerung kaum noch gehalten werden können und neue Infrastrukturen in der Peripherie aufgebaut werden müssen. Sinnvoll wäre es, dahin gehend zu steuern, dass Wohn- und Arbeitsort möglich nahe beieinander liegen. Dann würde man dem Ziel von KORE, eine Region der kurzen Wege zu schaffen, nachleben.

In der ersten Version von KORE stand der sinnvolle Leitsatz: *Die weitere Siedlungsentwicklung soll vorwiegend in den kantonalen Zentren und in den bestehenden rechtskräftig ausgeschiedenen Bauzonen erfolgen*. Die SP beantragt diesen Satz als Leitsatz 1 aufzunehmen. Der Satz meint nicht, dass künftig nur noch in Basel und den grossen Vororten gebaut werden darf. Als Zentren sind auch Liestal, Laufen, Sissach Gelterkinden, Reigoldswil und Pratteln definiert. Die Aufnahme dieses Satzes bedeutet keinesfalls einen Entwicklungs- oder Baustopp in der Peripherie, alle Baselbieter Gemeinden haben noch reichlich Bauzonenvorrat.

RR Elisabeth Schneider-Kenel stellt fest, dass die Anträge der SP weitgehend mit der damaligen regierungsrätlichen Vorlage deckungsgleich sind. Aus Solidarität und aus Achtung vor der Kommissionsarbeit nahm sich die Verwaltung zurück und trägt heute die Fassung der Kommission mit.

Gerhard Hasler bittet, den Antrag von Urs Hintermann abzulehnen. Mit 9 zu 2 Stimmen wurde der Leitsatz in vorliegender Version in der Kommission klar beschlossen. Alle Dörfer des Oberbaselbietes sollen an der Entwicklung teilhaben können und dürfen nicht zu Schlafgemeinden degradiert werden.

Isaac Reber unterstützt namens der Grünen den Antrag der SP. Er engt den Spielraum nicht ein, sondern weist nur im Sinne der erwähnten Leitplanken darauf hin, in welche Richtung die Entwicklung zielen soll.

Hanspeter Frey empfiehlt, den Antrag abzulehnen, zumal die Frage längst ausdiskutiert ist. Mit dem Vorschlag der SP würde tatsächlich eine Einengung für die Gemeinden geschaffen, weil das Konzept behördenverbindlichen Charakters ist.

Remo Franz stört sich am Verlauf der Diskussion und betont, die Frage sei in der Kommission des Langen und

Breiten diskutiert worden, zudem hätten die Fraktionen Gelegenheit erhalten, Stellung zu beziehen. Dass die in der Kommission unterlegene SP nun alle Anträge noch einmal stellt, erachtet Remo Franz nicht als korrekt.

Peter Holinger wiederholt seinen Wunsch, die Kommissionsdiskussion nicht noch einmal aufzurollen.

Antrag zu Leitsatz 1:

Die weitere Siedlungsentwicklung soll vorwiegend in den kantonalen Zentren und in den bestehenden rechtskräftig ausgeschiedenen Bauzonen erfolgen.

://: Der Landrat lehnt den Antrag der SP zu Leitsatz 1 mit 44 zu 36 Stimmen ab.

Seite 16

Keine Wortmeldung

Seite 17, Leitsatz 4

Gerhard Hasler möchte Leitsatz 4 mit *so weit wie möglich* ergänzen. Leitsatz 4 würde in dieser Fassung lauten:

Die Wohngebiete sind so weit wie möglich von Lärm- und Luftschadstoffen zu entlasten.

Urs Hintermann erstaunt, dass die bürgerliche Seite nun Anträge stellt, obwohl sie eben die SP mahnte, die Kommissionsfassung nicht zu tangieren.

Urs Hintermann bittet, den Antrag von Gerhard Hasler abzulehnen, Wohngebiete von Lärm- und Luftschadstoffen zu entlasten, erachte er als selbstverständlich, die Bevölkerung habe ein Anrecht darauf, dass das Mögliche getan wird.

RR Elisabeth Schneider-Kenel unterstützt den der regierungsrätlichen Version entsprechenden Antrag von Urs Hintermann.

Antrag zu Leitsatz 4

Die Wohngebiete sind so weit wie möglich von Lärm- und Luftschadstoffen zu entlasten.

://: Der Landrat lehnt den Antrag von Gerhard Hasler ab.

Seite 18

Keine Wortmeldung

Seite 19, Leitsatz 3

Gerhard Hasler möchte den zweiten Satz in Leitsatz 3 *Diese Stützpunkte sollen mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sein* streichen lassen.

Isaac Reber stellt fest, dass die Grünen und die SP ihre Anträge vorgängig im Wortlaut abgegeben haben, so dass

sie vom Rat studiert werden konnten. Die SVP dagegen überraschte den Landrat nun mit Anträgen.

Auf eine inhaltliche Äusserung zu diesem für sich selbst sprechenden Antrag von Gerhard Hasler verzichtet Isaac Reber.

Peter Holinger erinnert daran, dass dieser Leitsatz mit dem Stichtscheid des Kommissionspräsidenten beschlossen wurde.

Antrag zu Leitsatz 3

Streichen des Satzes: *Diese Stützpunkte sollen mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sein.*

://: Der Landrat lehnt den Antrag von Gerhard Hasler ab.

Seite 20

Keine Wortmeldung

Seite 21, Leitsatz 4

Gerhard Hasler beantragt, den Teilsatz, *....die auch mit dem öffentlichen Verkehrsmittel attraktiv erschlossen sind oder werden* zu streichen.

Urs Hintermann empfiehlt, den Antrag abzulehnen. Wer sich für den ÖV einsetze, tue dies nicht nur für bessere Luft und weniger Lärm, sondern auch, um zugunsten der Wirtschaft einen guten öffentlichen Verkehr zu haben. Die dritte Belchenröhre wurde mit dem Argument gefordert, es sei ein Unsinn, wenn der Handwerker mit seinem Lieferwagen im Stau stecken bleibe. Damit gehe Arbeitszeit verloren und volkswirtschaftliches Vermögen werde vernichtet. Zu bedenken wäre allerdings, dass der Handwerker nicht nur am Belchen im Stau steht, sondern auch in den Agglomerationen, beispielsweise auf der Strecke Arlesheim-Therwil. Eine Zweiklassengesellschaft der im Stau Steckenden – den einen wird geholfen, den anderen nicht – sollte vermieden werden. Der Stau zwischen Arlesheim und Therwil entstehe deshalb, weil in diesem Raum mit viel Gewerbe und Industrie aufgrund der schlechten Erschliessung mit dem ÖV fast alle Mitarbeitenden gezwungen sind, mit dem Auto an den Arbeitsplatz zu fahren. Unverständlich, unsinnig und kontraproduktiv, dass jemand, der für sich in Anspruch nimmt, für die Wirtschaft zu sprechen, sich gegen den ÖV wendet.

RR Elisabeth Schneider-Kenel bittet ihrerseits, den Antrag abzulehnen. Die Arbeitswelt sieht die Umweltschutzdirektorin als jenen Bereich, der ein grosses Potenzial an Menschen hat, die zum Umsteigen auf den ÖV gewonnen werden sollten. Je attraktiver dieser ÖV ist, desto mehr Leute werden ihn nutzen. Mit der Bewilligung des Antrags setzte der Landrat ein absolut falsches Zeichen.

Röbi Ziegler ergänzt die Argumentation von Urs Hintermann mit dem Hinweis, dass der öffentliche Verkehr mit Steuermitteln unterstützt werden muss. Diese Unterstützung wird um so geringer, je mehr Personen diesen ÖV nutzen.

Somit ist es besonders sinnvoll, den ÖV dort zu stärken, wo große Mobilitätsbewegungen stattfinden.

Hanspeter Frey ruft den Grundsatz in Erinnerung, Individualverkehr und öffentlichen Verkehr nicht auseinander dividieren zu wollen. Weiterhin soll zwischen ÖV und Strasse Ausgewogenheit gelten. Die Fassung der BPK sollte auch hier nicht verändert werden.

Peter Holinger gibt bekannt, dass der Entscheid für die vorgelegte Version in der Kommission knapp ausgefallen ist. Für Leitsatz 4 lautete das Resultat 6 zu 4 zugunsten der Ergänzung und in Leitsatz 6 kam es zu einem 6 zu 7 gegen die Ergänzung.

Antrag zu Leitsatz 4

Streichen des Teilsatzes: *....die auch mit dem öffentlichen Verkehrsmittel attraktiv erschlossen sind oder werden.*

://: Der Landrat lehnt den Antrag von Gerhard Hasler ab.

Landratspräsident **Hanspeter Ryser** unterbricht die Beratung des Geschäftes KORE.

Für das Protokoll:

Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 38

Frage der Dringlichkeit:

Vorlage 2003/184; Dringliche Motion von Hannes Schweizer Linderung der Auswirkungen der Trockenheit auf die Baselbieter Landwirtschaft

Hanspeter Ryser bietet den Verfassern der beiden dringlichen Vorstösse, insgesamt gingen 18 persönliche Vorstösse ein, die Gelegenheit, die Dringlichkeit zu begründen.

Hannes Schweizer hat sich nach einem Gespräch mit dem zuständigen Regierungsrat einverstanden erklärt, dass die dringliche Motion in ein dringliches Postulat umgewandelt wird. An der Dringlichkeit aber möchte Hannes Schweizer festhalten, denn die am stärksten von der Trockenheit betroffenen Kantone haben längst Massnahmen getroffen, während im Baselbiet noch nichts unternommen wurde – dies obwohl der Kanton Basel-Landschaft zu den am stärksten betroffenen gehört. Die Lage ist durchaus als Notsituation zu bezeichnen. Zudem wird mit der Erhebung der Dringlichkeit für den zuständigen Dienststellenleiter und für die Betriebshilfekarde der Rücken frei gemacht, um mit den verfügbaren Geldern von 831'000 Franken existenziell gefährdete Betriebe in Notsituationen zu unterstützen.

RR Erich Straumann ist bereit, die dringliche Motion in Form eines Postulates entgegen zu nehmen. Das bedeutet für den Volkswirtschaftsdirektor allerdings nicht, dass

bereits heute Mittag inhaltlich darüber diskutiert werden soll. Der Kanton Basel-Landschaft ist dabei, ein Programm mit sechs Punkten umzusetzen. Die Regierung möchte nun zuerst den Bauernverband anhören, eine Auslegeordnung erstellen und in der Folge beurteilen, ob die 500'000 Franken gesprochen werden sollen.

://: Landratspräsident Hanspeter Ryser stellt fest, dass die Dringlichkeit nicht bestritten ist und legt fest, das Geschäft am Nachmittag nach Beendigung der Beratungen zu KORE zu behandeln.

Vorlage 2003/185; Dringliche Interpellation von Esther Maag Fahrplan Bau Wisenberg

Esther Maag hat ihre Interpellation als dringlich eingereicht, um zu verhindern, aufgrund einer möglichen Dringlichkeit irgendetwas im Zusammenhang mit dem Thema zu versäumen.

RR Elisabeth Schneider-Kenel anerkennt grundsätzlich die Dringlichkeit, lehnt sie aber ab, weil offiziell noch keine Meldung über den weiteren Verlauf eingetroffen ist und weil im Rahmen der Entlastungsmassnahmen des Bundes noch nicht klar ist, welche Prioritäten anstehen. Nach wie vor kämpft die BUD, dass zwei Milliarden für den Wisenberg bereit gestellt werden und demnächst ein grosses überregionales Unterstützungskomitee mit RegierungsvertreterInnen verschiedener Kantone auf die Beine gestellt wird.

://: **Esther Maag** zieht die Dringlichkeit zurück.

Hanspeter Ryser kündigt die Bürositzung für 13.40 Uhr an, wünscht guten Appetit und schliesst die Vormittagsitzung um 12.05 Uhr.

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 39

Überweisungen des Büros

Landratspräsident **Hanspeter Ryser** gibt Kenntnis von folgenden Überweisungen:

2003/178
Bericht des Regierungsrates vom 26. August 2003: Sammelvorlage betreffend 12 Abrechnungen von Verpflichtungskrediten; Abrechnungsperiode September 2002 - Juni 2003 / Genehmigung; **an die Finanzkommission**

2003/182
Bericht des Regierungsrates vom 2. September 2003: Änderung des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998 betreffend Waldbestand; **an die Bau- und Planungskommission**

2003/183
Bericht des Regierungsrates vom 2. September 2003: Revision zum Wasserbaugesetz und formulierte Gewässerinitiative; **an die Umweltschutz- und Energiekommission**

Für das Protokoll:
Andrea Maurer-Rickenbach, Landeskanzlei

*

Nr. 40

Mitteilungen

Daniel Wenk erinnert daran, dass der Landrat im Sommer 2002 einen Anschubkredit von Fr. 100'000.- für die Zertifizierung der Wälder bewilligt habe. Inzwischen seien in unserem Kanton 16'000 Hektaren Wald nach strengen Vorschriften zertifiziert. Daniel Wenk hat nun allen Landrätinnen und Landräten einen hölzernen Massstab als kleinen "return of investment" verteilen lassen. Eine Hektare Wald produziere in fünf Minuten genau so viel Holz, wie zur Herstellung eines Massstabs notwendig sei. Daniel Wenk schlägt vor, den Massstab in Zukunft daher auch als ein Mass für die Redezeit im Landrat zu betrachten und dankt den Anwesenden, dass sie ihm hiermit einen halben Massstab lang zugehört haben.

Hanspeter Ryser verweist auf ein Formular, mittels welchem sich Interessierte für die aktive Teilnahme an einem Eishockeymatch anmelden können.

Für das Protokoll:
Andrea Maurer-Rickenbach, Landeskanzlei

*

Nr. 41

6 2002/265
Berichte des Regierungsrates vom 22. Oktober 2002 und der Bau- und Planungskommission vom 7. Juli 2003: "Konzept räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft" (KORE)

(Fortsetzung der Vormittagssitzung)

Seite 21

Urs Hintermann beantragt folgende Änderung in Leitsatz 6:

Quartierplanpflichtige Verkaufseinheiten sind auf die Verkehrskapazitäten des lokalen und regionalen Strassennetzes abzustimmen. Sie müssen mit dem ÖV attraktiv

erschlossen sein oder werden.

Diese Ergänzung ergebe sich als logische Konsequenz aus Leitsatz 4 Seite 21.

Isaac Reber beantragt eine Ergänzung im ersten Satz von Leitsatz 6.

Quartierplanpflichtige Verkaufseinheiten sind auf die bestehenden Verkehrskapazitäten des lokalen und regionalen Strassennetzes abzustimmen.

Die Grünen gehen davon aus, dass unser Strassennetz grundsätzlich ausreichend ausgebaut ist und es gehe nun vor allem darum, dieses intelligent zu nutzen.

Ausserdem möchten die Grünen Seite 21 des KORE mit einem neuen Leitsatz 7 folgenden Inhalts versehen:

Die Grösse von Verkaufseinheiten und Freizeiteinrichtungen ist auf die Bedeutung des Ortes innerhalb der Region abzustimmen.

Eine dezentrale Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen werde befürwortet, denn nur so könne eine gute Lebensqualität für alle Bewohnerinnen und Bewohner unserer Region gesichert werden.

Kommissionspräsident **Peter Holinger** informiert, der Antrag der SP sei in der Bau- und Planungskommission mit 7:6 Stimmen abgelehnt worden, während die beiden Anträge der Grünen in der Kommission nicht vorgebracht wurden.

://: Der Antrag der Grünen zu Leitsatz 6 wird abgelehnt.

://: Ebenso lehnt der Landrat die von der SP in Leitsatz 6 vorgeschlagene Änderung ab.

://: Der Antrag der Grünen, einen neuen Leitsatz 7 einzufügen, findet im Landrat keine Mehrheit.

Seiten 22 bis 34

keine Wortbegehren

Seite 35

Urs Hintermann bezeichnet das KORE von der Hierarchie her zwar als sehr wichtig, verweist jedoch auf die darüber liegende Ebene, das Umweltschutzgesetz. Einer der im Umweltschutzgesetz verankerten Grundsätze lautet, es seien nicht alle Verkehrsmittel gleichberechtigt und der Kanton müsse die umweltfreundlichen Verkehrsmittel fördern. Aus diesem Grund zeigt sich Urs Hintermann mit den heute bereits verschiedentlich geäusserten Aussagen nicht einverstanden, das KORE müsse sämtliche Verkehrsteilnehmer gleich behandeln. Solche Aussagen widersprechen geltendem Recht.

Die SP-Fraktion beantragt daher, einen zusätzlichen, neuen Leitsatz 1 folgenden Inhalts einzufügen:

Der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen ist zu erhöhen.

Diese Aussage werde bereits im Umweltschutzgesetz gemacht. Da jedoch die Gefahr bestehe, dass dieser Aspekt ausser Acht gelassen werde, sei es wichtig, ihn hier noch einmal explizit zu erwähnen.

Peter Holinger informiert, der gleiche Antrag sei in der Bau- und Planungskommission mit 7:5 Stimmen abgelehnt worden.

Regierungsrätin **Elsbeth Schneider** erklärt, der Regierung sei die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ein grosses Anliegen, was auch angesichts des heutigen Traktandums 7 klar werde.

Urs Hintermann fragt, was dagegen spreche, einen einzigen Satz aus einem bestehenden Gesetz im KORE zu erwähnen.

Laut **Elsbeth Schneider** spricht nichts gegen eine solche Erwähnung.

Dieter Schenk merkt an, zu einem Leitsatz gehöre auch eine planerische Umsetzung, welche in diesem Fall fehlen würde.

Dieter Völlmin betont, mit der Übernahme eines einzigen Satzes aus einem Gesetz ins KORE werde diesem ein besonderes Gewicht verliehen, was seiner Meinung nach falsch wäre.

Röbi Ziegler verweist auf ein Beispiel, wie der von der SP vorgeschlagene Leitsatz planerisch umgesetzt werden könnte. Seite 39 laute die Umsetzung zu Leitsatz 1 unter anderem:

Prüfen Südumfahrung Basel (IV und ÖV-Varianten)

Auf Seite 34 des KORE sei die Variante Südumfahrung auf der Karte eingezeichnet, jedoch als Variante für den Individualverkehr. Der öffentliche Verkehr werde hier nicht erwähnt und daher sei es wichtig, die von der SP beantragte Ergänzung vorzunehmen. Der Tendenz, den öffentlichen Verkehr permanent zurückzustellen, müsse unbedingt etwas entgegengesetzt werden.

://: Der Antrag der SP, einen neuen Leitsatz 1 einzufügen, wird abgelehnt.

Isaac Reber beantragt seitens der Grünen eine neue Fassung von Leitsatz 3. Dieser soll lauten:

Der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr sind bezüglich Ausbau von Netz und Angeboten sowie der aufzuwendenden finanziellen Mittel gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen.

://: Dieser Antrag wird abgelehnt.

Seite 36

keine Wortbegehren

Seite 37

Isaac Reber erklärt, in Leitsatz 1, 2. Satz sei ein wichtiger Aspekt vergessen gegangen, weshalb die Grünen hier folgende Ergänzung beantragen:

*Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem **Fuss- und Veloverkehr** sowie mit dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung.*

Peter Holinger zeigt sich seitens der Kommission mit diesem Vorschlag einverstanden.

Elsbeth Schneider unterstützt den Antrag ebenfalls, würde "Fuss- und Veloverkehr" jedoch durch den Begriff "Langsamverkehr" ersetzen.

Isaac Reber zeigt sich mit dieser Änderung seines Antrags einverstanden.

://: Der Landrat stimmt dem Antrag der Grünen zu und beschliesst damit folgenden Wortlaut für Leitsatz 1, 2. Satz:

*Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem **Langsamverkehr** sowie mit dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung.*

Seite 38

keine Wortbegehren

Seite 39

Urs Hintermann wollte eigentlich beantragen, hier ein weiteres Zitat aus dem Gesetz einzufügen, welches lautet:

Der private Motorfahrzeugverkehr ist zu vermindern und zu beruhigen.

Aufgrund der bisherigen Abstimmungen geht er jedoch davon aus, dass eine Mehrheit des Landrates den privaten Motorfahrzeugverkehr nicht vermindern wolle, weshalb er auf diesen Antrag verzichte.

://: Folgender Antrag der SP-Fraktion (Leitsatz 1) wird abgelehnt:

*Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern **und die Bewältigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens nicht durch Ausbau der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs zu erreichen ist.***

Seiten 40 bis 43

keine Wortbegehren

://: Der Landrat stimmt dem KORE in der Fassung, wie sie heute beschlossen wurde, mit grossem Mehr und ohne Gegenstimmen zu.

Für das Protokoll:

Andrea Maurer-Rickenbach, Landeskanzlei

*

Nr. 42

6A 2003/184

Motion von Hannes Schweizer vom 4. September 2003: Linderung der Auswirkungen der Trockenheit auf die Baselbieter Landwirtschaft

Der in ein Postulat umgewandelten Motion wurde vom Landrat anlässlich der Vormittagsitzung die Dringlichkeit zugesprochen. Die Regierung sei bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen.

://: Die Motion 2003/184 wird als Postulat an den Regierungsrat überwiesen.

Für das Protokoll:

Andrea Maurer-Rickenbach, Landeskanzlei

*

Nr. 43

7 2003/115

Berichte des Regierungsrates vom 13. Mai 2003 und der Justiz- und Polizeikommission vom 30. Juni 2003: Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben

Kommissionspräsidentin **Regula Meschberger** berichtet, die Justiz- und Polizeikommission wolle mit ihrer klaren Zustimmung zur Vorlage 2003/115 ein Zeichen für den Umweltschutz setzen. Das Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben soll einen Anreiz bieten, dass vermehrt umweltfreundliche Fahrzeuge im Kanton Basel-Landschaft gefahren werden. In drei Jahren wird erstmals eine Überprüfung stattfinden um festzustellen, ob dank der Steuerbefreiung eine Zunahme der umweltfreundlichen Fahrzeuge erfolgt ist.

Ursula Jäggi-Baumann bezeichnet die aktuelle Vorlage als einfach und unbestritten, trotzdem aber nicht minder wichtig. Während fünf Jahren werden umweltfreundliche Fahrzeuge von der Verkehrssteuer befreit, was laut Hochrechnungen Mindereinnahmen von nur 170'000 Franken für den Kanton bedeutet. Aus diesem Grund bittet sie, dem Antrag der Justiz- und Polizeikommission zuzustimmen.

Dieter Völlmin betont, es sei wichtig, dass der Landrat nicht irgendwelche billigen PR-Gags unterstütze. Aus diesem Grund werden klare Kriterien für eine Steuerbefreiung vorgegeben, beispielsweise muss mehr als die Hälfte der Reichweite eines Fahrzeugs mit Alternativenenergien zurückgelegt werden können. Die Prognosen stimmen allerdings nicht gerade euphorisch, denn offensichtlich sei man sich bewusst, dass allein mit der Steuervergünstigung

kein Boom von umweltfreundlicheren Fahrzeugen ausgelöst werden könne. Es handle sich daher eher um eine Art Aufmunterungsprämie für Personen, welche bereit sind, trotz höherer Fahrzeugpreise in diesem Bereich einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Die SVP-Fraktion schliesst sich den Anträgen der Justiz- und Polizeikommission an, dank welchen der Landrat und der Regierungsrat das Gefühl haben können, etwas Gutes getan zu haben.

Werner Rufi-Märki gibt bekannt, die FDP-Fraktion unterstütze den vorliegenden Entwurf des Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben, welcher auf Initiative zweier früherer Landratsmitglieder der FDP entstanden sei. Trotz der zu erwartenden Verkehrssteuerausfälle von rund 170'000 Franken (pro Jahr rund 34'000 Franken) betrachtet die FDP-Fraktion die aktuelle Vorlage als sinnvolle Investition in unsere Umwelt mit positiver Signalwirkung. Da die Steuerbefreiung befristet ist, kann die Situation gegen Ende der fünfjährigen Periode erneut analysiert und gegebenenfalls weitere Schritte geplant werden.

Werner Rufi-Märki bezeichnet es als besonders positiv, dass seitens der FDP-Fraktion ein Impuls im Bereich Umweltschutz eingebracht wurde, ein auch in Zukunft wichtiges Thema. Den einstimmig gefassten Anträgen der Justiz- und Polizeikommission stimmt er im Namen seiner Fraktion zu.

Matthias Zoller erklärt, weder die CVP/EVP-Fraktion noch die Justiz- und Polizeikommission gehe davon aus, dass sich die Anzahl der rund 100 Fahrzeuge in unserem Kanton, welche zur Zeit von der Steuerbefreiung profitieren würden, bis in vier Jahren verdoppeln oder gar verdreifachen werde. Mit der Unterstützung des vorliegenden Anliegens könne jedoch ein positives Zeichen gesetzt werden, weshalb seine Fraktion dem Dekret zustimmen werde.

Esther Maag betont, die Politik der Grünen funktioniere oftmals nach dem Motto "Steter Tropfen höhlt den Stein". Sie müsse Werner Rufi-Märki daher ein Stück weit korrigieren, denn sie selbst habe schon vor den beiden FDP-Landräten einen beinahe identischen Vorstoss eingereicht, welcher damals jedoch noch knapp abgelehnt wurde. Sie freue sich daher umso mehr, dass das Anliegen nun doch so schnell umgesetzt werde.

Anton Fritschi verweist auf § 1 Absatz 2 des Dekrets, mit welchem verhindert werden soll, dass so genannte "Alibi-Fahrzeuge" in den Genuss der Steuerbefreiung kommen. Mit der jetzigen Formulierung des Absatzes würde zur Zeit jedoch nur eine einzige Automarke die Bedingungen für eine Steuerbefreiung erfüllen. Er behält sich daher vor, später mit einem Vorstoss an den Landrat zu gelangen, welcher dies ändert.

Regierungsrätin **Sabine Pegoraro** dankt dem Landrat für die gute Aufnahme ihres ersten Geschäfts als Regierungsrätin. Bereits 1986 bis 1990 übernahm der Kanton Basel-Landschaft eine Vorreiterrolle, indem Motorfahrzeuge mit

Katalysator einen Verkehrssteuer-Rabatt erhielten. Dieser finanzielle Anreiz bewirkte, dass viele Autokäuferinnen und Autokäufer sich für ein Fahrzeug mit Katalysator entschieden. Rückblickend handelte es sich damals also um eine sehr erfolgreiche Aktion im Interesse der Umwelt.

Mit der aktuellen Vorlage besteht nun erneut eine Gelegenheit für den Landrat, ein Zeichen zu setzen. Dölf Brodbeck und Ernst Thöni wiesen in ihren Vorstössen zu Recht darauf hin, dass die vergleichsweise umweltschonenden Elektro- und Hybridfahrzeuge wegen ihrem hohen Gewicht bei der Verkehrssteuer benachteiligt seien, was sich auch auf die Förderung dieser durchaus positiven Technologien nachteilig auswirken könnte. Eine Erhebung durch die Motorfahrzeugkontrolle zeigte, dass die Elektro- und Hybridfahrzeuge heute noch verhältnismässig schlecht vertreten sind, so waren beispielsweise bis zum Frühjahr dieses Jahres in unserem Kanton nur gerade 22 Personalfahrzeuge mit reinem Elektroantrieb immatrikuliert.

Der Landrat überwies die beiden Vorstösse 1998/259 und 2002/305 deutlich, mit welchen bei der Regierung offene Türen eingerannt wurden. Mit der nun vorliegenden Änderung des Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben wurde ein Weg gefunden, den Anliegen der beiden Vorstösse möglichst rasch und einfach gerecht zu werden. Nach drei Jahren soll eine Bilanz gezogen werden und je nachdem über eine erneute Verlängerung der Steuerbefreiung diskutiert werden. Sabine Pegoraro hofft auf jeden Fall, dass sich die vorgesehene Dekretsänderung als Volltreffer erweisen wird, denn damit besteht für Landrat und Regierungsrat die Möglichkeit, sich für unsere Umwelt einzusetzen. Sie bittet den Landrat, den Anträgen der Justiz- und Polizeikommission zuzustimmen.

Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben

Titel und Ingress keine Wortbegehren

§§ 1 bis 3 keine Wortbegehren

://: Der Landrat verabschiedet das Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgabe mit grossem Mehr.

://: Einstimmig zeigt sich der Landrat damit einverstanden, die beiden Postulate 1998/259 und 2002/305 als erfüllt abzuschreiben.

Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben

Vom 4. September 2003

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf § 15 Absatz 1 Buchstabe b des Gesetzes vom 25. Juni 1981 über die Verkehrsabgaben, beschliesst:

§ 1 Befristeter Erlass der Verkehrssteuer

¹ *Für Fahrzeuge, die ausschliesslich oder überwiegend durch Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden, wird im Jahr des Inkrafttretens dieses Dekrets sowie in den folgenden vier Jahren keine Verkehrssteuer*

erhoben.

² Als Fahrzeuge, die überwiegend durch Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden, gelten solche, die mehr als die Hälfte ihrer Gesamtreichweite mit dem alternativen Antrieb zurücklegen können.

§ 2 Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung vom 19. September 1985 zum Gesetz über die Verkehrsabgaben wird aufgehoben.

§ 3 Inkrafttreten

Dieses Dekret tritt am 1. Januar 2004 in Kraft.

Für das Protokoll:

Andrea Maurer-Rickenbach, Landeskanzlei

*

Nr. 44

8 2003/033

Berichte des Regierungsrates vom 28. Januar 2003 und der Justiz- und Polizeikommission vom 30. Juni 2003: Gesetz über die Archivierung (Archivierungsgesetz); Antrag auf Rückweisung

Kommissionspräsidentin **Regula Meschberger** informiert, dass sich Claude Janiak im März 1997 mit einer Motion im Landrat durchsetzen konnte, welche ein Archivierungsgesetz verlangte. Ein solches Gesetz sei notwendig, weil die Bestimmungen über die Archivierung im Moment in erster Linie in der Verordnung über die Besorgung und Benützung des Staatsarchivs und weiteren Verordnungen enthalten seien, ein einheitliches Gesetz hingegen bestehe nicht.

Der Verlauf der Behandlung der entsprechenden Vorlage, welche an die Justiz- und Polizeikommission überwiesen wurde, verlief dann eher unüblich. Nachdem ohne Gegenstimme Eintreten auf die Vorlage beschlossen worden war, verlangte die Kommission zuerst den Verordnungsentwurf und begann daraufhin mit der ersten Lesung des Gesetzes. Während der ersten Lesung wurde ein Rückkommensantrag zum Eintretensentscheid gestellt. Aus verfahrensökonomischen Gründen beschloss die Kommission jedoch, die erste Lesung zu Ende zu führen.

Nach Abschluss der ersten Lesung in der Kommission wurde der Nichteintretensantrag daraufhin klar abgelehnt, dafür jedoch wurde ein Rückweisungsantrag an die Regierung mit 8:5 Stimmen angenommen.

In der Kommission wurde über zwei verschiedene Rückweisungsanträge abgestimmt. Einer der Rückweisungsanträge verlangte einen klaren Verzicht auf ein eigenes Archivierungsgesetz. Es herrschte die Meinung vor, dass Regelungen im Zusammenhang mit der Archivierung, welche einer gesetzlichen Grundlage bedürfen, ins Datenschutzgesetz aufgenommen werden sollten.

Der zweite Rückweisungsantrag richtete sich nicht grund-

sätzlich gegen ein Archivierungsgesetz, sondern gegen den vorliegenden Entwurf. Man ging davon aus, dass dieser zu Mehrkosten führen werde, weil die Aufbereitung der Akten aufwändiger würde als bisher. Zudem wurde angemerkt, dass die Schnittstellen zwischen dem Gesetz und der Verordnung und dem Gesetz und anderen Erlassen genauer definiert werden müssten.

In der Endabstimmung in der Kommission obsiegte der zweite Rückweisungsantrag gegenüber dem ersten und die Kommission beantragt nun, wie oben erwähnt, mit 8:5 Stimmen, den Gesetzesentwurf zur Überarbeitung an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Ruedi Brassel könnte sich vorstellen, dass sich ein Historiker oder eine Historikerin in einigen Jahrzehnten einmal in die Akten zur Ausarbeitung des Archivierungsgesetzes vertiefen und nur noch den Kopf schütteln werde. Seiner Meinung nach seien während der Beratung des vorliegenden Geschäfts in der Justiz- und Polizeikommission absurde Kapriolen vollzogen worden, denn Eintreten auf die Vorlage war in der Kommission unbestritten und in der Vernehmlassung würdigten diejenigen Parteien, welche das Gesetz nun als nicht brauchbar betrachten, dieses durchaus.

Das aktuelle Geschäft geht auf eine Motion von Claude Janiak zurück, denn gesamtschweizerisch wurde erkannt, dass die gesetzlichen Grundlagen für die Archivierung verbessert oder – wie im Baselbiet – erst geschaffen werden müssen. Die Archivierung stelle einen zentralen Bestandteil staatlicher Tätigkeit dar, denn durch die Aufbewahrung von Akten müsse die Rechtssicherheit und Nachvollziehbarkeit staatlichen Handelns gewährleistet sein. Solche zentralen Punkte können nicht in einem Datenschutzgesetz geregelt werden. Zudem habe sich der Landrat seinerzeit klar hinter die Motion Janiak gestellt und es sei unbestritten, dass eine gesetzliche Grundlage für die Archivierung, wie sie auch in den übrigen Kantonen der Schweiz und beim Bund bestehe, unabdingbar sei.

Nach der ersten Lesung in der Kommission hatte der vorliegende Gesetzesentwurf einige Verbesserungen erfahren und der Vorwurf der Nicht-Praktikabilität ist nach Ruedi Brassels Ansicht haltlos. Im Gesetzesentwurf werde nichts anderes als die bereits heute bestehende Praxis in der Archivierung festgelegt, für welche bisher die nötige gesetzliche Grundlage fehlt. Die gegen das Gesetz vorgebrachten Einwände seien inhaltlich substanzlos, denn es wurde nicht klar, mit welchem konkreten Auftrag das Gesetz an den Regierungsrat zurückgewiesen werden soll.

Das Argument, die Kosten für die Archivierung könnten mit dem neuen Gesetz steigen, sei Spekulation und verkenne den wesentlichen Punkt des Archivierungsgesetzes, welches erreichen wolle, dass die Archivierungsbemühungen von Anfang an in die staatliche Tätigkeit eingebracht werden. Der gesamte Aktenführungsprozess soll also effizienter und geradliniger gestaltet werden, so dass auch die Übernahme der Akten ins Staatsarchiv weniger arbeitsaufwändig ausfällt. Das Archivierungsgesetz biete demnach sogar die Grundlage für mögliche Einsparungen.

Selbstverständlich wird das neue Gesetz die Archivierung nicht in erster Linie billiger machen, jedoch besteht die Möglichkeit dazu. Ausserdem steigt der Archivierungsaufwand nicht wegen einem neuen Gesetz, sondern wegen der generellen Zunahme des Aktenbergs und dem vermehrten Gebrauch elektronischer Medien, welcher immer neue Anforderungen an die Aktenführung und -aufbewahrung stellt.

Weil der Entwurf zum Archivierungsgesetz eine sehr klare Organisation der Archivierung vorsieht, spricht sich die SP-Fraktion dafür aus, das Geschäft nicht an die Regierung zurückzuweisen, sondern an die Kommission zur zweiten Lesung.

Dieter Völlmin stellt fest, während der Beratung einer Vorlage dürfe man auch schlauer werden. Für ihn ist es Bestandteil der Kommissionsarbeit, sich in eine Materie zu vertiefen und im Verlaufe der Behandlung allenfalls zu einem anderen Schluss als zu Beginn zu kommen. Die SVP-Fraktion spreche sich nicht grundsätzlich gegen ein Archivierungsgesetz aus, jedoch kann sie den vorliegenden Entwurf nicht unterstützen. Gegen das hier diskutierte Gesetz sprechen drei Punkte:

- Der Gesetzesentwurf ist perfektionistisch.
- Der Gesetzesentwurf ist in seinen finanziellen Auswirkungen nicht überschaubar.
- Der Gesetzesentwurf vertritt stark die Optik des Staatsarchivs und berücksichtigt die Optik der Kunden, d.h. der Mitarbeitenden der Verwaltung, zu wenig.

Die SVP-Fraktion vertritt klar die Meinung, dass das Archivierungswesen einer gesetzlichen Grundlage bedürfe, weshalb sie sich für Eintreten auf die aktuelle Vorlage ausspreche.

In § 4 des Entwurfs werden die rechtlichen Grundlagen für Vorschriften über die Aktenführung festgehalten. Der Gesetzesentwurf selbst stammt vom Januar 2003, während die Verordnung über die Aktenführung bereits einen Monat früher in Kraft gesetzt wurde. Mit diesem Vorgehen zeigt Dieter Völlmin Mühe, denn es gehe nicht an, eine Verordnung vor dem Gesetzesentwurf zu erlassen. Dieses Vorgehen beweise insbesondere wenig Respekt vor dem Gesetzgeber.

Zum Vorwurf des Perfektionismus: Laut Definition sind folgende Unterlagen archivwürdig: authentische rechtlich, politisch, wirtschaftlich, sozial, historisch oder kulturell relevante Unterlagen (§ 3 Absatz 2). Es sei schwierig, irgendetwas zu finden, was nicht unter diese Definition falle. Laut § 6 müssen die Kantonsangestellten alle archivwürdigen Unterlagen nach den Anweisungen des Staatsarchivs aufarbeiten. Zudem müssen alle Unterlagen laut Verordnung vollständig und verlässlich registriert werden, laut Definition gehören dazu auch e-Mails. Dies bedeutet, dass viele Mitarbeitende der Verwaltung einen erheblichen Teil ihrer Arbeitszeit für die Aktenführung verwenden müssen, was zu grossen Kosten führt. Die SVP-Fraktion möchte jedoch nur Gesetze erlassen, von deren Sinn und Vollziehbarkeit sie überzeugt ist.

Damit leitet Dieter Völlmin zum Thema der Finanzen über. Bekanntlich müssen Vorlagen Auskünfte über finanzielle Auswirkungen erteilen, was hier nicht unbedingt der Fall sei. Es werden keine Beträge genannt, Ziffer 2.2 Seite 4 der Vorlage sagt lediglich, dass durch die vorgeschlagenen Massnahmen "ein gewisser Spielraum, was die jeweilige "Eingriffstiefe" anbelangt" bleibe. "Personeller oder finanzieller Mehrbedarf ist nicht à priori vorauszusehen. Er würde in jedem Fall nur begründet und über den normalen Budgetweg beantragt, also von Fall zu Fall zu beurteilen sein." Die effektiven Mehrkosten, welche durch das Archivierungsgesetz ausgelöst werden, würden dem Landrat also nicht vorgelegt. Dieter Völlmin befürchtet jedoch bei sämtlichen Dienststellen im Budget eine Position, welche durch den Mehraufwand infolge der Archivierung ausgelöst würde. Die SVP-Fraktion sei nicht bereit, im Bezug auf die Finanzen mit der aktuellen Vorlage die Katze im Sack zu kaufen.

Die Feststellung, das Gesetz vertrete eine einseitige Optik, sei nicht als Vorwurf an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Staatsarchivs zu verstehen. Trotzdem sollte eine gute Gesetzgebung auf ein Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Seiten abzielen, was dann gewährleistet werde, wenn eine Gesetzgebung in einer Direktion mit den entsprechenden Profis ausgearbeitet werde. Im vorliegenden Fall zeigt sich laut Dieter Völlmin eindeutig, dass der Gesetzesentwurf vom Staatsarchiv ausgearbeitet wurde, was korrigiert werden müsse.

Dieter Völlmin denkt, es seien bereits genügend Äusserungen gemacht worden, wie man sich einen revidierten Gesetzesentwurf vorstelle. Es könne jedoch nicht Aufgabe des Parlaments sein, denjenigen Teil der Gesetzgebungsarbeit, welcher laut Verfassung von der Verwaltung geleistet werden müsse, zu übernehmen. In der aktuellen Situation sei das Vorgehen, den Gesetzesentwurf an den Regierungsrat zurückzuweisen, absolut richtig.

Daniele Ceccarelli war selbst noch nicht Mitglied der Justiz- und Polizeikommission, als diese sich mit dem Archivierungsgesetz beschäftigte. Wahrscheinlich hätte er jedoch den Rückweisungsantrag ebenfalls unterstützt, da es sich um ein hoch technisches Gesetz handle, welches noch einmal überarbeitet werden sollte. Im Namen der FDP-Fraktion teilt er mit, dass sich diese dem Rückweisungsantrag der Kommission anschliesse.

Elisabeth Schneider betont, die CVP/EVP-Fraktion spreche sich nicht gegen die Archivierung aus, welche zur Dokumentation und für die Nachvollziehbarkeit staatlichen Handelns unerlässlich sei. Der vorliegende Entwurf soll jedoch aus folgenden Gründen an die Regierung zurückgewiesen werden:

- Die Kommissionsberatung zeigte, dass praktisch jeder Paragraph des Gesetzes enorme Auslegungsschwie-

rigkeiten bereitet. Es bestehen Unklarheiten, welche in der Kommission zu praktisch keinem Konsens führten.

- Mit EFFILEX soll in unserem Kanton eine Straffung der gesamten Gesetzgebung erreicht werden. Weshalb kann daher das Datenschutzgesetz nicht um die Bestimmungen zur Archivierung – welche heute teilweise bereits im Datenschutzgesetz enthalten sind – erweitert werden?
- Die CVP/EVP-Fraktion bemängelt zudem die im Gesetz fehlenden Vollzugsbestimmungen und Kontrollmechanismen zur Überwachung der Archivierung.
- Bezüglich Kosten kann sich Elisabeth Schneider Dieter Völlmins Äusserungen anschliessen. Mit dem im Archivierungsgesetz skizzierten Archivierungsablauf müsse eine Aktenflut auf das Staatsarchiv zukommen, welche bearbeitet werden muss und eine Personalaufstockung und zusätzliche Räumlichkeiten bedingt.

Laut Elisabeth Schneider hat sich die CVP/EVP bereits in der Vernehmlassung kritisch zum Entwurf des Archivierungsgesetzes geäußert, weshalb sie sich nun dem Kommissionsbericht anschliesst und eine Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat verlangt.

Esther Maag muss gestehen, dass die Lektüre des Kommissionsberichts sie ziemlich ratlos zurückgelassen hat, was keineswegs an der Qualität des Berichts liegt. Es handle sich bei der Archivierung tatsächlich um eine schwierige Materie, deren Inhalt nach Aussen nicht immer einfach zu erklären sei. Eine gesetzliche Regelung der Archivierung sei unerlässlich, jedoch könne ein Datenschutzgesetz ein Archivierungsgesetz nicht ersetzen. Der Datenschutz begleite die Archivierung zwar eng, decke aber nicht sämtliche Aspekte ab, mit welchen sich die Archivierung zu befassen habe.

Grundsätzlich sei die Archivierung nicht nur für Historiker relevant, sie sei Voraussetzung für die Transparenz staatlichen Handelns und ermögliche somit Rechtssicherheit und Nachvollziehbarkeit, und zwar nicht nur in ferner Zukunft, sondern bereits für uns selbst. Die Grünen sprechen sich gegen die Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat aus.

Bruno Steiger war während der Beratung des Archivierungsgesetzes in der Kommission sogar der Meinung, dass auf ein solches Gesetz ganz verzichtet werden könne. Die meisten Regelungen bestehen bereits auf Verordnungsstufe oder könnten im Datenschutzgesetz festgehalten werden. Ein neues Gesetz stehe im Widerspruch zur Idee von EFFILEX. Auch wenn beispielsweise Basel-Stadt über ein Archivgesetz verfüge, müsse Basel-Landschaft ein solches Gesetz nicht notwendigerweise ebenfalls einführen. Zudem sei Basel-Stadt derjenige Kanton mit dem am stärksten aufgeblähten Verwaltungsapparat und Bruno Steiger befürchtet, dass auch in Basel-Landschaft mit dem Archivierungsgesetz neue Stellen geschaffen würden, um überzählige Akademiker und Akademikerinnen beim Staat unterzubringen. Die Schweizer Demokraten sprechen sich klar für eine Rückweisung der Vorlage an die Regierung aus.

Sabine Pegoraro stellt fest, die Vorlage zum Archivierungsgesetz befasse sich mit einer komplexen Materie, insbesondere da viele Schnittstellen zu anderen Gesetzen, vor allem auch zum Datenschutzgesetz, bestehen. Es war daher schwierig, alle Bedürfnisse unter einen Hut zu bringen. Trotzdem sei die Justiz- und Polizeikommission mit viel Elan und gutem Willen in die Gesetzesberatung eingestiegen, was sich unter anderem am einstimmigen Eintretensentscheid zeigt. Später konnten allerdings allzu viele offene Fragen in der Kommissionsberatung nicht befriedigend geklärt werden, weshalb sich die Kommission zu Recht dafür entschied, die Vorlage im Interesse der Sache zur Nachbearbeitung an die Regierung zurückzuweisen.

Die Regierung sei bereit, den Rückweisungsantrag anzunehmen, und rate davon ab, das Geschäft im jetzigen Stadium noch einmal an die Kommission zu weisen. Die erste Lesung habe gezeigt, dass das Thema zu komplex sei und noch zu viele Fragen offen sind. Zu diesen offenen Fragen gehören Themen wie: Wie weit sollen Private, welche in Erfüllung öffentlicher Aufgaben handeln, dem Archivierungsgesetz unterstehen? Wurden die Schnittstellen zum Datenschutzgesetz und zu weiteren Gesetzen genügend definiert und geregelt? Sollten bestimmte Archivierungsgrundsätze in der Verordnung und nicht im Gesetz geregelt sein? Bring das Gesetz höhere Kosten?

Übrigens liege die Federführung in diesem Geschäft nicht bei der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion, sondern bei der Landeskanzlei.

Christoph Rudin betont, das Gesetz sei in der Kommission detailliert beraten worden und sämtliche Kommissionsmitglieder hätten ihre Vorschläge einbringen können. Nach fünf Sitzungen jedoch schlug die Stimmung plötzlich um und es kam zum Ausdruck, dass gewisse Personen grundsätzlich kein Archivierungsgesetz wünschen. Um dies nicht offen äussern zu müssen, wurde das Gesetz als nicht anwendbar dargestellt. Auch heute seien keine Argumente geäußert worden, welche darlegen, weshalb man das Gesetz nicht anwenden können soll. Beispielsweise die Kritik, das Gesetz sei allzu perfektionistisch, stelle eigentlich eher ein Kompliment dar. Zudem seien die Folgen eines neuen Gesetzes grundsätzlich nie finanziell absehbar und jedes Gesetz sei auch von seinen Autoren geprägt. Christoph Rudin kann nicht verstehen, dass solche Argumente erst nach fünf Beratungen in der Kommission vorgebracht wurden.

Christoph Rudin zeigt sich nun etwas ratlos und befürchtet, dass das an die Regierung zurückgewiesene Gesetz schlicht in einer Schublade landen werde, ohne dass in näherer Zukunft ein weiterer Entwurf ausgearbeitet wird. Seiner Meinung nach sei das Gesetz in der Kommission seriös beraten worden und könnte nun vom Landrat verabschiedet werden. Wer das Gesetz heute zurückweise, wolle dieses schlicht nicht und getraue sich nicht, dazu zu stehen.

Elisabeth Schneider betont, die Kommissionsarbeit

bestehe gerade darin, dass man während den Kommissionsberatungen schlauer werden dürfe. Zudem standen die Mitglieder der CVP/EVP-Fraktion dem Gesetz von Anfang, nämlich bereits in der Vernehmlassung, kritisch gegenüber.

Sabine Pegoraro verspricht, dass das Gesetz nicht einfach in einer Schublade landen werde, sondern mit den notwendigen Änderungen dem Landrat relativ bald erneut unterbreitet werde.

://: Der Landrat unterstützt den Antrag der Justiz- und Polizeikommission und weist den Gesetzesentwurf zur Überarbeitung an den Regierungsrat zurück.

Für das Protokoll:

Andrea Maurer-Rickenbach, Landeskanzlei

*

Nr. 45

9 2002/267

Berichte des Regierungsrates vom 29. Oktober 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 16. Dezember 2002: Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2001

Die ehemalige Kommissionspräsidentin **Jacqueline Halder** berichtet, die Fluglärmkommission verfasse bereits seit einigen Jahren einen Jahresbericht, welcher im Kanton Basel-Stadt jeweils dem Grossen Rat vorgelegt wurde. Interessierte Landrätinnen und Landräte konnten den Bericht bisher bei der Landeskanzlei anfordern. Damit Ungleichheiten zwischen den Kantonen ausgeschlossen sind, wird der Bericht jetzt neu auch dem Landrat vorgelegt.

Heute ist nun der Jahresbericht 2001 traktandiert und es sei schwierig, über etwas zu diskutieren, was vor zwei Jahren aktuell war, insbesondere im Bereich des Luftverkehrs, welcher sich in letzter Zeit sehr schnell anders als vorhergesehen entwickelte. Es wäre daher wünschenswert, wenn die Jahresberichte von der Fluglärmkommission jeweils rascher verfasst würden und sie damit auch zu einem früheren Zeitpunkt im Landrat zur Sprache kommen könnten.

Trotz der oben erwähnten Kritikpunkte beantragt die Umweltschutz- und Energiekommission dem Landrat, den Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2001 zur Kenntnis zu nehmen.

Willi Grollmund bezeichnet den vorliegenden Bericht als Schnee von gestern, zudem enthalte der Bericht auch inhaltlich keine wesentlichen Punkte. In Zukunft werde die Fluglärmkommission die Berichte auf jeden Fall schneller liefern müssen.

Röbi Ziegler empfindet es als erfreulich, dass der Bericht der Fluglärmkommission nun jeweils auch dem Landrat vorgelegt werde, obwohl der Bericht aus dem Jahr 2001 inzwischen nicht mehr ganz aktuell und wohl eher nicht auf die augenblickliche Situation anwendbar sei. Verschiedene Bedingungen haben zu einem markanten Rückgang der Flugbewegungen auf dem Flughafen geführt. Diese Situation könnte sich allenfalls aber auch wieder ändern.

Röbi Ziegler ist bei der Lektüre des Berichts aufgefallen, dass die überwiegende Anzahl der Reklamationen über Fluglärm aus Frankreich und nicht aus der Schweiz stamme. Dies weise auf zwei unterschiedliche Kulturen hin: Der Fluglärm in Allschwil werde im Landrat in Liestal behandelt, während sich Bürgerinnen und Bürger aus Frankreich direkt an den Flughafen wenden. Vielleicht wären mehr Rückmeldungen der betroffenen Bevölkerung an den Flughafen selbst und weniger parlamentarische Debatten notwendig, um die Situation bezüglich Lärmbelastung zu verbessern.

Hanspeter Frey stellt fest, die Direktstarts hätten in letzter Zeit stark abgenommen. Um die Nachbarn im Elsass und auch Allschwil, die am stärksten von Fluglärm belastete Gemeinde in der Schweiz, zu entlasten, müsste die Zahl dieser Direktstarts unbedingt wieder steigen. Auch hofft er, dass Allschwil mit der Inbetriebnahme des Flugleitsystems ILS weiter entlastet werde. Falls die nächsten Berichte der Fluglärmkommission schneller vorliegen, könne darauf besser und differenzierter reagiert werden.

Eugen Tanner erklärt, auch wenn der vorliegende Bericht das Jahr 2001 betreffe, so habe der Landrat diesen immerhin offiziell zur Stellungnahme erhalten. Er zeige Entwicklungen und die Komplexität des Phänomens Fluglärm auf, jedoch werde es einem solchen Bericht nie gelingen, die subjektive Betroffenheit einzelner Personen von Fluglärm darzustellen und diesen aus der Welt zu schaffen. Das Gleiche gelte im Übrigen für Lärm allgemein, egal ob Flug-, Schiess- oder Eisenbahnlärm oder Störungen durch Kirchglocken. Die CVP/EVP-Fraktion nimmt den vorliegenden Bericht zur Kenntnis und hofft, dass die Berichte in Zukunft etwas schneller verarbeitet und zugänglich gemacht werden.

Madeleine Göschke verweist auf eine neue ETH-Studie, welche festhält, dass bis zum Jahr 2010 mit einer Zunahme des Flugverkehrs auf dem Euroairport zwischen 50 bis 60 % zu rechnen sei. Die Anwohnerschaft des Flughafens wehre sich so gut als möglich, jedoch sei diese auch auf den Landrat angewiesen, welcher über stärkere Mittel verfüge als die einzelnen Bürgerinnen und Bürger. Die Anwohnerschaft des Flughafens erwarte vom Landrat zwei Massnahmen:

- Die dringend notwendige Einrichtung einer griffigen Nachtflugsperrung analog zu derjenigen in Zürich.
- Eine Beschränkung der Tiefflüge über das Birs- und das Leimental nach der Einrichtung des Instrumentenlandesystems Süd.

Der vorliegende Bericht stütze sich im Wesentlichen auf

die Fluglärmkommission ab und sei daher mit Vorsicht zu geniessen. Der Schweizer Teil der Fluglärmkommission bestehe nur zu einem Drittel aus Vertreterinnen und Vertretern aus der betroffenen Bevölkerung, zu zwei Dritteln jedoch aus Personen, welche die Interessen des Flugverkehrs und diejenigen verschiedener Ämter vertreten. Der Flughafen und unsere Ämter seien sich meist einig, was am Beispiel von Regierungsrat Adrian Ballmer deutlich sichtbar werde. Die französische Seite wurde von der ACNUSA im Voraus über die Flugroutenpläne orientiert, jedoch nicht die Fluglärmkommission. Diese wurde vor vollendete Tatsachen gestellt.

Das Übergehen der Fluglärmkommission und ihre Zusammensetzung zeigen, dass der Kommission vor allem eine Feigenblattfunktion zukommt. Der Bericht zeigt ungewollt Mängel auf:

- Es werden nur Lärmereignisse über 68 Dezibel erfasst. 68 Dezibel liegen aber bereits über der Aufwachtgrenze. Indem Lärmereignisse unter 68 Dezibel ignoriert werden, wird die Lärmstatistik enorm geschönt. Die gesetzlichen Grenzwerte liegen im Übrigen je nach Tageszeit zwischen 50 und 60 Dezibel.
- Der Nachtlärm wird für die ganze Nacht ausgewiesen, und nicht für die ersten beiden Nachtstunden getrennt (Tabelle Seite 9 der Vorlage). Der Grund für dieses Vorgehen sei klar: Von 22 bis 24 Uhr werden die gesetzlichen Grenzwerte seit Jahren überschritten, was von Lärmmessungen belegt wurde. Der unerlaubte Lärm zwischen 22 und 24 Uhr könne versteckt werden, indem er mit der relativ ruhigen Zeit zwischen 24 und 06 Uhr in einen Topf geworfen wird.

Die Grünen müssen vom vorliegenden Bericht Kenntnis nehmen, da sie ihn gelesen haben.

Bruno Steiger stellt fest, dass das Thema Fluglärm vor allem die Gemeinde Allschwil betreffe. Jedoch seien offenbar nicht alle Allschwiler Vertreter im Landrat gleicher Meinung. Es sei richtig, dass der Flugbetrieb am Euroairport wegen der Krise in der Luftfahrt zur Zeit nicht auf Hochbetrieb laufe. Diese Situation werde sich aber bestimmt wieder ändern und zudem würde die von Hanspeter Frey propagierte Erweiterung der ILS-Anflüge mehr Südanflüge bedeuten. Diese Südanflüge finden über dicht besiedeltem Gebiet statt und bringen daher höhere Risiken mit sich.

Wie Madeleine Göschke muss auch Bruno Steiger feststellen, dass die Nachtruhe nicht in ausreichendem Masse eingehalten wird. Als störend empfindet Bruno Steiger, dass viele der nachfolgend traktandierten Vorstösse zum Flugverkehr zur Abschreibung empfohlen werden, obwohl einige der Forderungen noch nicht erfüllt seien. Die Schweizer Demokraten werden daher beantragen, diese noch stehen zu lassen. Zudem wolle man verhindern, dass gewisse Einschränkungen des Flugverkehrs in Zürich dazu führen, dass die Kapazitäten am Regionalflughafen in Basel ausgebaut werden. Auf keinen Fall dürfe Basel zu einem Interkontinentalflughafen werden.

Dieter Musfeld erklärt, Binningen beobachte die Entwicklung des Euroairports mit grosser Skepsis. Die im Bericht der Fluglärmkommission gemachte Aussage, dass die Einrichtung von ILS nur unter klar definierten Bedingungen erfolgen dürfe, welche sicherstellen, dass es dadurch nicht zu einer systematischen Steigerung der Südanflüge komme, müsse auf jeden Fall im Hinterkopf behalten und die Einhaltung beobachtet werden.

Regierungsrat **Adrian Ballmer** weiss, dass der Bericht erst relativ spät an den Landrat gelangte. Die Berichterstattung liege jedoch nicht allein im Zuständigkeitsbereich des Kantons Basel-Landschaft und zudem habe die Regierung die Vorlage bereits vor 10 Monaten verabschiedet. Damals war der Flugverkehr noch intensiver als heute. Grundsätzlich könne die Zahl der Reklamationen nicht mit der objektiven Lärmsituation gleichgesetzt werden. Nicht nur beim Flugverkehr, sondern auch an anderen Orten stellt Adrian Ballmer häufig fest, dass nicht immer diejenigen Personen am häufigsten reklamieren, welche auch objektiv am stärksten betroffen sind. Nicht vergessen werden dürfe, dass Frankreich einen beachtlichen Anteil am Fluglärm zu tragen habe.

Adrian Ballmer versteht sich im Übrigen nicht als Vertreter des Euroairports im Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, sondern als Vertreter des Baselbiets beim Euroairport. Zudem könne objektiv festgestellt werden, dass sich die Umweltsituation im Bereich des Flughafens nicht verschlechtert, sondern verbessert habe. Der Regierungsrat setze sich für eine möglichst schonende Lärmbelastung ein, auch wenn ein Flughafen ohne ein gewisses Mass an Lärm nicht betrieben werden könne. Adrian Ballmer versichert, dass sämtliche Vertreter verschiedener Ämter in der Fluglärmkommission sich nicht als Vertreter des Flughafens, sondern als Vertreter des Kantons Basel-Landschaft verstehen.

://: Der Landrat nimmt vom Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2001 Kenntnis.

Für das Protokoll:

Andrea Maurer-Rickenbach, Landeskanzlei

*

Nr. 46

10 2002/331

Berichte des Regierungsrates vom 17. Dezember 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 2. Mai 2003: Postulat von Jacqueline Halder "Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen und weitere Massnahmen auf dem EuroAirport" und von Alfred Zimmermann "Emmissionsgebühren für schmutzige Flugzeuge"; Abschreibung

Nr. 47

11 2002/332

Berichte des Regierungsrates vom 17. Dezember 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 2. Mai 2003: Postulat von Gerold Lusser, CVP-Fraktion, "Bevölkerungsfreundliche und zukunftsorientierte Entwicklung des Flughafens Basel-Mülhausen-Freiburg"; Abschreibung

Nr. 48

12 2002/333

Berichte des Regierungsrates vom 17. Dezember 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 2. Mai 2003: Postulat Sabine Stöcklin "Sicherung des Umwelt- und Anwohnerschutzes beim Flughafen Basel-Mülhausen"; Abschreibung

Nr. 49

13 2002/334

Berichte des Regierungsrates vom 17. Dezember 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 2. Mai 2003: Postulat Alfred Zimmermann: Strikte Nachtruhe zwischen 22'00 und 06'00 Uhr auf dem EuroAirport / Änderung des Staatsvertrages; Abschreibung

Nr. 50

14 2002/335

Berichte des Regierungsrates vom 17. Dezember 2002 und der Umweltschutz- und Energiekommission vom 2. Mai 2003: Postulat von Alfred Zimmermann, FGL, "Verstärkte Benutzung der Ost-/West-Piste"; Abschreibung

Jacqueline Halder, ehemalige Kommissionspräsidentin der Umweltschutz- und Energiekommission nimmt gleichzeitig zu den Traktanden 10 bis 14 Stellung, welche allesamt den EuroAirport betreffen.

Die Kommission behandelte die fünf zur Abschreibung beantragten Vorstösse bereits vor einiger Zeit. Zum Teil sind diese bereits einige Jahre alt, zum Teil aber sind sie auch schon überholt, und neue Vorstösse zu denselben

Themen wurden eingereicht. Andererseits hat sich auch die Situation auf dem Flughafen seit Einreichung der Vorstösse vor allem in den letzten zwei Jahren dramatisch verändert. Die UEK beantragt dem Landrat, vier der Vorstösse abzuschreiben, da in diesen Bereichen etwas unternommen worden ist oder noch unternommen wird. Jacqueline Halder hofft aber und möchte dies auch vom Regierungsrat bestätigt haben, dass die schadstoffabhängige Landetaxe auch angesichts der heutigen schwierigen Situation bestehen bleibt. Sie möchte nicht, dass diese – wie in gewissen Berichten zu lesen war – aufgehoben wird.

Einzig der Vorstoss über das Nachtflugverbot zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr (2002/334) soll nach Kommissionsansicht bestehen bleiben. Allerdings sei dieser Entscheid sehr knapp ausgefallen. Es gebe aber bereits einen weiteren Vorstoss, welcher auf das Nachtflugverbot hinweist. Die Frage könnte daher ihrer Meinung nach auch in jenem Rahmen diskutiert werden.

Die Begründungen für oder gegen die Abschreibungen sind im Kommissionsbericht kurz fest gehalten. Die Kommission beantragt dem Landrat, diesen zu folgen.

Willi Grollmund ist ebenfalls der Meinung, dass sich die Situation in der Luftfahrt in der letzten Zeit drastisch verändert hat. Sie könne sich zudem weiterhin täglich ändern. Einerseits habe dies Lärmvermindern gebracht, andererseits wurden aber auch Arbeitsplätze 'vernichtet'. Heute stehe man vor einer schwierigen Frage: Will man dem Flughafen weiterhin Beschränkungen auferlegen – Baselland hat sich für den EuroAirport ausgesprochen und sich auch finanziell daran beteiligt – oder will man den Flughafen weiter florieren lassen? Es gehe auch um die dort vorhandenen Arbeitsplätze. Die SVP-Fraktion will Farbe bekennen und ist daher einstimmig für Abschreibung aller Vorstösse.

Eugen Tanner möchte zwei grundsätzliche Bemerkungen voranstellen, welche auch für die noch nachfolgenden und allenfalls zu überweisenden Vorstösse Geltung haben.

Als Erstes bezieht sich Eugen Tanner auf das Regierungsprogramm 1999/2003, in welchem in einem ersten Schwerpunkt der Ausbau der *Standortgunst* des Kantons Basellandschaft erwähnt wird. Das Programm gehe zwar demnächst zu Ende, er wäre aber einigermassen erstaunt, wenn die Thematik der Standortgunst nicht auch im neuen Regierungsprogramm Eingang finden sollte. Unter dem Stichwort *Standortgunst* wird auch die Bedeutung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes angeführt, und zwar für die gesamte Region inklusive den Auslandteil. Hierbei geht es nicht nur um den Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder um Umfahrungen und neue Strassen sondern ganz wesentlich – wie auch im Regierungsprogramm angesprochen – um den Ausbau respektive die Bedeutung des Flughafens Basel-Mulhouse. Wolle man sich auch in Zukunft als zweitstärkste Region in der Schweiz behaupten, so brauche unsere Region eine gute Anbindung an das internationale Flugverkehrsnetz. Die starke wirtschaftliche Position verdanke man nicht zuletzt all den

international tätigen Unternehmen, welche auch für die in der Region angesiedelten KMU positive Auswirkungen haben. Damit sei auch Wohlstand für unsere Bevölkerung verbunden. Letztlich gehe es darum, dass man diesen Wohlstand finanzieren respektive halten könne.

Der zweite Punkt bezieht sich auf die unverkennbaren Veränderungen seit dem 11. September. Kombiniert oder begleitet durch eine allgemeine Wirtschaftsflaute, durch SARS und Ähnliches. Die Nachfrage nach Dienstleistungen in der Flugbranche ist drastisch zurückgegangen. Die Folge dieses Rückgangs sind Überkapazitäten, Personalabbau, Straffungen des Flugnetzes auf wenige Destinationen und eine verschärfte Konkurrenz nicht nur unter den Fluggesellschaften sondern auch den Flughäfen. Letztlich werden es Gewinneinbrüche, Verluste und Liquiditätsprobleme sein. Die CVP-/EVP-Fraktion ist daher der Meinung, es gehe nicht an, noch weitere Schritte zu unternehmen, um dem EuroAirport das Leben 'saurer zu machen'; schon gar nicht mit einem strikten Start- und Landeverbot, wie es der Vorstoss von Alfred Zimmermann verlangt.

Die CVP/EVP-Fraktion steht zum Flughafen Basel-Mulhouse, sie ist sich speziell dessen wirtschaftlicher Bedeutung für die Region bewusst und der Meinung, es müsse ein Dauerauftrag an alle Beteiligten sein, auch für die Lärmbelastigungen ein entsprechendes Sensorium zu haben und Massnahmen zu deren Minimierung zu ergreifen. Man möchte nicht, dass der Flughafen in existenzielle Schwierigkeiten kommt. In diesem Sinn wird die Fraktion der von der Kommission beantragten Abschreibung von vier Vorstössen zustimmen. Gleichzeitig aber ist sie auch für Abschreibung des Postulats 2002/334 von Alfred Zimmermann. Die Gründe sind, wie bereits erwähnt, grundsätzlicher Natur, decken sich aber auch mit den in der Vorlage gemachten Ausführungen der Regierung.

Madeleine Göschke-Chiquet antwortet auf Eugen Tanners Erwähnung der Standortgunst, dass dieser Begriff auch Wohnqualität, Gesundheit etc. bedeute. Standortgunst beinhalte nicht nur eine international gute Anbindung. Man habe immer gesagt, man wünsche einen Flughafen mit der Region und für die Region. Die internationale Anbindung sei aber in jedem Fall über Zürich gewährleistet.

Bei den Vorstössen 2002/331,332,333 votiert die Grüne Fraktion für Abschreibung. Bei der Vorlage 2002/334 handle es sich um eine Nachtflugsperrung und nicht um ein generelles Start- und Landeverbot, korrigiert sie ihren Vorredner. Das mittelfristige Ziel sei, eine Nachtruhe zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr zu erreichen. Momentan sei es aber wichtig, sich auf den Vorstoss 2003/039 zu konzentrieren, welchen die Regierung auch entgegennehmen wolle. Man könne sich daher mit einer Abschreibung einverstanden erklären.

Das Postulat 2002/335 von Alfred Zimmermann hingegen verlangt eine vermehrte Benützung der Ost-West-Piste. Heute finden rund zwanzig Prozent der Abflüge über die Ost-West-Piste statt. Laut Flughafen wären aber vierzig

Prozent möglich. Je mehr Flugzeuge nach Westen über wenig besiedeltes Gebiet starten, desto mehr werden die Baselbieter Anwohnerinnen und Anwohner entlastet. Dies, meint Madeleine Göschke-Chiquet, wäre eine sympathische Massnahme, welche nichts kostet. Man erwartet vom Regierungsrat, dass er sich nochmals mit dem Flughafen in Verbindung setzt, um eine weitere Steigerung der Abflüge nach Westen zu erreichen. Die Rednerin bittet daher das Plenum, das Postulat 2002/335 stehen zu lassen.

Röbi Ziegler meint, wolle man die Überlegungen von Eugen Tanner in eine Empfehlung für die lärmgeplagten Binniger, Allschwiler und Schönenbucher umsetzen, so müsste man ihnen raten, wenn sie des nachts wegen Fluglärm geweckt würden, aufzustehen und im Teletext die Börsenkurse nachzuschauen und sich damit zu trösten, wenn sie schon nicht durchschlafen können. – Wohlstand sei aber nicht alles, hält er fest, es gebe noch andere Lebensqualitäten und hier gehe es um eine Abwägung der Güter, im betreffenden Falle eines Nachtflugverbots zudem um eine sehr wohl vertretbare Abwägung.

Es habe sich gezeigt, dass von Basel her keine internationalen Linien mehr bedient werden. Daher müsse auch nicht zwingend vom Flugplan her mitten in der Nacht gestartet oder gelandet werden. Europäische Flüge können seines Erachtens auf eine Nachtruhezeit abgestimmt werden. Zudem soll verhindert werden, dass Basel-Mülhausen als Ausweichstelle für Flugzeuge benutzt wird, welche in Zürich nicht mehr landen können. Aus diesem Grund möchte die SP-Fraktion das Postulat 2003/334 von Alfred Zimmermann stehen lassen. Ein ähnlicher Vorstoss von Olivier Rügsegger sei ausserdem noch hängig. Ob die Nachtruhe nun ab 22.00 Uhr oder 23.00 Uhr gewährt werde, sei lediglich ein Detail, gewährt werden soll sie aber. Dabei handle es sich um ein ernsthaftes und wichtiges Anliegen.

Eugen Tanner ist der Meinung, irgendwann müsse man sich von der Mentalität "S'Weggli, dr Batze und s'Usegäld" verabschieden. Man könne nicht alles haben, meint er an die Adresse von Madeleine Göschke. Er zitiert aus dem Vorstoss von Alfred Zimmermann: *Es gilt ein striktes Start- und Landeverbot zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr.* Diese Formulierung sei also nicht seine eigene Erfindung.

Hanspeter Frey ist ein klarer Bekenner für einen regionalen Flughafen. Obwohl er auch das Postulat Zimmermann mit unterschrieben habe, schlägt er nun vor, da bereits zwei Postulate sich mit demselben Thema befassen, sich auf dasjenige von Olivier Rügsegger, welches eine Nachtflugsperrung von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr verlangt, zu konzentrieren. Die Regierung ist bekanntermassen bereit, dieses entgegenzunehmen. Zudem sei in den Kreditauflagen enthalten, dass man die Zeiten des Flughafens Zürich übernimmt. Da nun Zürich eine Standesinitiative eingereicht hat, welche genau diese Zeiten festnageln soll, erachtet er es als sinnvoll, das Postulat von Alfred Zimmermann abzuschreiben, hingegen dasjenige von Olivier Rügsegger zu unterstützen. Man müsse aber gleichzeitig darauf bedacht sein, die Standesinitiative von Zürich zu

pushen. So könne und müsse man letztlich die gewünschten Zeiten auch beim EuroAirport einführen. Dies sei der sicherere Weg, um schliesslich ans Ziel zu gelangen, meint Hanspeter Frey.

Bezüglich Ost-West-Piste hätte die von ihm vorgeschlagene Verlängerung um 200 bis 300m wohl eine vermehrte Nutzung möglich gemacht, glaubt er. Allerdings wäre damit wohl St. Louis verstärkten Lärmimmissionen ausgesetzt gewesen. Seiner Meinung nach könnte man allenfalls nochmals darüber diskutieren, die Piste tatsächlich zu verlängern, aber in Richtung Ranspach und nicht St. Louis.

Madeleine Göschke-Chiquet antwortet ihrem Vorredner, dass die Embraer-Flotte laut Auskunft von Paul Kurrus auf der Ost-/Westpiste starten, aber nicht landen kann, da sie über keine Schubumkehr verfügt. Allerdings bestätigen sowohl der Flughafen als auch Paul Kurrus, dass die Piste tatsächlich zu wenig genutzt wird. Eugen Tanner gibt sie zu verstehen, dass eben gerade er "s Weggli und dr Batze" habe, da er nicht im betroffenen Gebiet wohnhaft ist. Die betroffene Bevölkerung aber habe zwar den Flughafen, von dem sie möglicherweise profitieren kann, die Nachtruhe aber nicht.

Regierungsrat **Adrian Ballmer** bemerkt zum ersten Postulat, die schadstoffabhängigen Gebühren seien vom Verwaltungsrat beschlossen worden, und es sei auch kein Thema, diese wieder abzuschaffen.

Zur Nachtruhe: Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass die Nachtruhe möglichst auch in nächster Umgebung des EuroAirports gewährt werden kann. Man setzt sich dafür ein, die Zürcher Regelung zu übernehmen, im Falle dort eine Einschränkung beschlossen wird. Hierbei stehe man aber in Konkurrenz mit Flughäfen, welche praktisch alle im 24-Stunden-Betrieb funktionieren. Beim EuroAirport handelt es sich um einen binationalen Flughafen. Adrian Ballmer gibt zu bedenken, dass die französischen Flughäfen in der Regel über Nacht geöffnet sind. Zudem müsse man wissen, dass der Lärmpegel selbstverständlich höher ist, wenn man in der Agglomeration einer grossen Stadt wohnt als auf dem Land, wie etwa in Wenslingen. Des Weiteren komme beispielsweise Liestal seinerseits in den 'Genuss' von 24 Stunden Bahngütertransporten, was sich in einigen Dezibel Lärm niederschläge. Gewisse Immissionen müssten einfach in unserer heutigen hoch zivilisierten Umwelt in Kauf genommen werden.

Eugen Tanner habe u.a. auf den Standortfaktor des EuroAirports hingewiesen. Wichtig seien für den Wirtschaftsstandort natürlich Linienflüge und nicht primär Charterflüge. Die Linienflüge müssten frühmorgens wegkommen und dann auch die Möglichkeit zu einer späten Rückkehr haben; dies sei für die Fluggesellschaften wichtig. Adrian Ballmer bittet den Rat, die Postulate abzuschreiben.

Man habe sich im Übrigen auch für die Ost-West-Piste eingesetzt. Es gebe eine Bandbreite von 20 bis 40 Prozent, welche auch eingehalten werde. Paul Kurrus habe zudem darauf hingewiesen, dass die Crossair (heute

Swiss) Maschinen hat, welche diese Piste benutzen können. Es gebe aber generell weniger Swiss-Frequenzen, was auch einen Einfluss auf die Benutzung der Ost-West-Piste habe. Zudem sei es natürlich nicht so, dass die Benutzung der Ost-West-Piste keine Lärmimmissionen zur Folge habe, sondern das Problem werde einfach verlagert.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Landratspräsident **Hanspeter Ryser** lässt über die Geschäfte 2002/331, 332, 333, 334, 335 abstimmen

://: Der Landrat beschliesst, die Postulate 1995/220 und 1997/169 von Jacqueline Halder und Alfred Zimmermann als erfüllt abzuschreiben (Geschäft 2002/331).

://: Der Landrat beschliesst Abschreibung des Postulats 1998/048 von Gerold Lusser (Geschäft 2002/332).

://: Der Landrat beschliesst Abschreibung des Postulats 1999/010 von Sabine Stöcklin (Geschäft 2002/333).

://: Der Landrat lehnt die Abschreibung des Postulats 2000/187 von Alfred Zimmermann mit 33 zu 32 Stimmen ab (Geschäft 2002/334).

://: Der Landrat beschliesst Abschreibung des Postulats 2001/210 von Alfred Zimmermann (Geschäft 2002/335).

Für das Protokoll:
Brigitta Laube, Landeskantlei

*

Nr. 51

15 2003/018

Motion von Madeleine Göschke vom 23. Januar 2003: Beschränkung der Tiefflüge über das Birs- und das Leimental nach Einführung des Instrumentenlandesystems Süd

Ratspräsident **Hanspeter Ryser** erklärt, dass der Regierungsrat die Motion ablehnt.

Regierungsrat **Adrian Ballmer** begründet: Dieses Jahr würde laut Madeleine Göschke-Chiquet das Instrumentenlandesystem (ILS) Süd aufgebaut und Mitte 2004 soll es betriebsbereit sein. Vorläufig ist das Geschäft aber noch nicht publiziert und er könne sich nicht vorstellen, dass in diesem Jahr irgend etwas gebaut wird, da die Bewilligung noch aussteht, setzt der Regierungsrat dem entgegen. Weiter heisst es in der Motion, dies würde eine starke Erhöhung der Landungen im Vergleich zum Sichtlandeverfahren ermöglichen, und die Besorgnis sei berechtigt, dass früher oder später das ILS zu vermehrten Südlandungen führen werde. Der Satz stimme so nicht, meint Adrian Ballmer. Technisch wäre es denkbar, aber die Auflagen des Kantons Basellandschaft seien ganz klar. Die Regierung setzt sich konsequent dafür ein, dass prinzipiell von Norden her gelandet wird. Südlandungen sind nur aus Sicherheitsgründen zulässig. Das Instrumentenlandesystem darf nur als Ersatz für die heutigen Sichtanflüge dienen, welche damit um einiges sicherer werden.

Der Regierungsrat ist mit der allgemeinen Zielsetzung der Motion einverstanden, nicht aber mit den Details. Die Motion verlangt eine zahlenmässige Fixierung auf maximal 5,7 Prozent Südlandungen, was so nicht durchführbar sei. Daher lehnt der Regierungsrat die Motion ab. In der Luftfahrt gelte, wie hoffentlich in vielen anderen Bereichen, *Safety First* als oberste Maxime, und dieser Grundsatz gelte auch für die Benutzung der Pisten. Die Pisten werden so zugewiesen, dass die Sicherheit optimal gewährleistet ist. Ein dabei entscheidender Faktor sind die Wetterverhältnisse, und vor allem ein starker Rückenwind bei Start oder Landung erhöhe die Gefahr eines Unfalls. Die Flugzeughersteller haben daher für ihre Flugzeuge eine maximale Rückenwindstärke festgelegt, also so etwas wie eine Benutzungsbeschränkung des Flugzeugs. Bei den meisten Flugzeugen beträgt dieser maximal zulässige Rückenwindwert 10 Knoten. Das bedeutet, dass bei mehr als 10 Knoten Rückenwindstärke gegen die Windrichtung gelandet und gestartet werden muss.

Ein anderer wichtiger Sicherheitsfaktor sei die Gewährleistung des Verkehrsflusses. Bei hohen Frequenzen dürfen die Lande- und Startrichtungen nicht umgedreht werden. Dies würde zu sicherheitsgefährdendem Durcheinander führen und die Wartezeiten in der Luft erheblich verlängern. Am EuroAirport gilt folgendes An- und Abflugregime, führt Adrian Ballmer aus: Prinzipiell wird von Norden her gelandet und nach Süden gestartet. Dieses Regime wird nur dann umgedreht, wenn die Flugsicherheit nicht mehr genügend gewährleistet werden kann. Nur in diesem Fall wird von Süden her gelandet. So steht es auch

in den Auflagen zum Investitionskredit. Daran halte man sich selbstverständlich.

Die nationalen Flugsicherungsbehörden würden eine exakte prozentuale Festlegung zurecht nie bewilligen oder umsetzen, ist Adrian Ballmer überzeugt. Und der Verwaltungsrat des EuroAirport habe keine Entscheidungsbefugnis über die An- und Abflugrouten noch über deren Benutzung. Zuständig sind die nationalen Luftfahrtbehörden in Paris und Bern. Im Übrigen wird das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) die Kantone vor dem Entscheid über die Einführung des ILS 34 anhören. Dies wurde der Regierung vom BAZL so zugesichert. Die Regierung ihrerseits hat zugesichert, dass sie die Anwohner und Gemeinden einbeziehen wird. Die Schweizer Bevölkerung wird dieselben Rechte erhalten wie die französische Anwohnerschaft. Es sei noch nichts entschieden.

Madeleine Göschke-Chiquet legt zu diesem Thema drei Projektionsfolien vor. Sie stellt nochmals mit Nachdruck fest, dass das ILS 34 beschlossene Sache ist und eingeführt werden wird. Es sei überall zu lesen gewesen. Im Moment werden Vernehmlassungen durchgeführt, diese seien aber reine Formsache.

Zu sehen ist auf Folie 1 die Karte des ILS-Süd. Ein dunkler Keil markiert den Lärmteppich des intensivsten Lärms, links und rechts davon gibt es selbstverständlich Lärmabstrahlung. Bis jetzt wurde bei Südlandungen in einem Bogen über Schönenbuch, Allschwil, Binningen auf die Nord-Süd-Achse eingebogen. In Zukunft fliegen sie auf einer geraden Linie vom Passwang Richtung Flughafen. Unter diesem Lärmteppich liegen Aesch, Dornach, Reinach, Bottmingen, Binningen und Neu-Allschwil, ein sehr dicht besiedeltes Gebiet, in welchem 60'000 Menschen wohnen. Auch das Bruderholz-Spital liegt unter diesem Lärmteppich. Dort ist mit 87 Dezibel zu rechnen; ein ohrenbetäubender Lärm und ein unverantwortliches Risiko, fügt Madeleine Göschke-Chiquet hinzu. (In diesem Fall könne ja Regierungsrat Straumann das Bruderholz-Spital tatsächlich abreissen, wie er kürzlich in einem BaZ-Interview spekuliert habe, meint sie sarkastisch.)

Bis anhin wurde erst ab 10 Knoten Nordwind-Komponente von Süden her gelandet. Mit dem ILS-Süd wolle der Flughafen aber bereits ab 5 Knoten Nordwind von Süden landen. Dies würde eine Verfünffachung dieser Landungen bedeuten, weil nämlich eine Nordwind-Komponente von 5 Knoten fünf mal häufiger auftrete als eine von 10 Knoten. Die Lärm- und Risikoberechnungen des Bundes gelten nicht mehr, denn diese rechneten alle mit 10 Knoten und fünf mal weniger Flugverkehr.

Die zweite Folie zeigt die Flughöhen respektive -tiefen auf. Die Maschinen müssen sehr tief fliegen, führt Madeleine Göschke-Chiquet aus, zirka 550m über Reinach. Hingegen hänge die Flughöhe stets auch ein wenig von der Topografie ab, 300m über dem Bruderholz und über Bottmingen, 180m über Binningen-West und Neu-Allschwil. Mit rot sind die Dezibel-Werte eingefärbt. Es handelt sich um eindrücklich hohe Lärmwerte, fasst die Rednerin zusammen. Im letztjährigen Fluglärmbericht der Regierung ist zu lesen:

Eine systematische Zunahme der Südlandungen ist abzulehnen. Diese Stellungnahme habe Regierungsrat Adrian Ballmer heute nochmals bekräftigt, was zu begrüessen sei.

Auf der dritten Folie ist zu sehen, was tatsächlich passiert ist. Die Südlandungen unter Sicht – immer in dem zuvor erwähnten Bogen über unsere Wohngebiete – haben in den letzten acht Jahren prozentual um das Vierfache zugenommen. In absoluten Zahlen ist es sogar das Achtfache. Die Absicht des Flughafens ist aus Madeleine Göschkes Sicht klar. Man möchte bereits vor Einrichtung des ILS möglichst viele Südlandungen vorweisen, damit die Zunahme nach Einführung des ILS nicht mehr so auffällt.

Im September 2002 schrieb die Regierung Folgendes: *Inbesondere ist die Fluglärmkommission wie die beiden Regierungen der Meinung, dass zukünftige Südanflüge mit dem ILS 34 nur als Ersatz für bisherige Süd-Sichtanflüge dienen dürfen.* Madeleine Göschke-Chiquet ist überzeugt, dass die Regierung sich dieser Aussage bewusst ist und sich auch daran halten will, wofür man sehr dankbar ist.

Die in der Motion enthaltene Formulierung komme dem Flugverkehr sehr entgegen. Als Richtmass gilt das Jahr mit den meisten Südlandungen aus der Periode mit den allerbesten Flugjahren, vor dem 11. September. Zudem sei die Limite als Prozentsatz der Landungen definiert, d.h. wenn der Flugverkehr wieder wachsen würde, könnten auch die Südlandungen zahlenmässig zunehmen.

Die neue Flugstrasse bringe eine grosse Risiko- und Lärmbelastung für das Birstal, das Leimental und für Neuallschwil. Sicherheit und Ruhebedürfnis der Bevölkerung müssten als wichtiger gewertet werden als die Interessen des Flughafens. Man will keine Verfünffachung des Fluglärms, der Südlandungen, wie dies der Flughafen mit seiner 5-Knoten-Regelung plant, und man erwartet, dass die Regierung ihr Versprechen einhält. Madeleine Göschke bittet das Plenum eindringlich, die Motion zu überweisen.

Marc Joset spricht sich namens der SP-Fraktion dafür aus, die Motion zu überweisen. In Bezug auf die Äusserungen von Regierungsrat Adrian Ballmer möchte er darauf hinweisen, dass seine Fraktion sehr froh darüber ist, dass das Versprechen, die Gemeinden in die Vernehmlassung einzubeziehen, aufrechterhalten bleibt. Es sei wichtig, dass gewisse Auflagen nochmals deponiert werden können, selbst wenn das ILS praktisch schon realisiert wird.

Die Regierung sagt, sie sei mit der Zielsetzung einverstanden. Man habe es aber satt, ständig Versprechungen entgegenzunehmen, welche nicht eingehalten werden. Mit der Motion würden klare Grenzwerte gesetzt, deren Einhaltung auch anschliessend überprüft werden könnten. Noch ein Hinweis auf die Diskussion um die 5 Knoten-Regelung: Die ACNUSA (Autorité de Contrôle Des Nuisances Sonores Aéroportuaires) habe eindeutig in einer Vereinbarung mit EAP gesagt, das Regime werde ab fünf Knoten geändert. Das Lexikon definiere fünf Knoten als eine 'leichte Brise, die Blätter säuseln' und man spüre

gerade noch den Wind im Gesicht. 10 Knoten seien hingegen bereits 'ein rechter Wind'. Marc Joset findet, eine fünffache Zunahme der Süd-Landungen aufgrund einer leichten Brise sei nicht gerechtfertigt. Bei Skyguide in Zürich bestehe klar die 10-Knoten Limite, habe er sich nochmals informiert.

Zur Sicherheit: Man müsse selbstverständlich alles tun, damit die Flugzeuge sicher starten und landen können. Es gebe aber eine ganz einfache Rechnung – mehr Flugbewegungen bedeuten auch ein erhöhtes Risiko, und dies gelte auch nach Einführung des ILS.

Wenn die Start- und Landebewegungen über dem relativ schmalen Streifen des dicht besiedelten Gebiets Basel-West und Neuallschwil in dem Ausmass zunehmen, wie es jetzt geplant ist, dann müsste man – laut Vereinbarung zwischen dem Flughafen und der ACNUSA – einen Teil der Kurve nach Westen über Elbeck/D (ca. 20 Prozent des Abflugs) übernehmen. Dazu kämen die vermehrten ILS-Landungen, ab fünf Knoten, was einer Zunahme um 12 Prozent entsprechen würde. Insgesamt ergäbe dies rund 18'000 Überflüge mit allen Starts und Landungen, umgerechnet auf den Tag wären das durchschnittlich 400; und dies über das vorgängig von Madeleine-Göschke aufgezeigte Gebiet. Marc Joset wertet dies als massive zu gewärtigende Zunahme.

Punkto Risiko gebe es eine Risikoanalyse, welche ebenfalls behandelt wurde. Sie gehe aber noch nicht so weit, das sogenannte Gruppenrisiko für eine solche Schneise zu berechnen. Es wurde lediglich mit einem Durchschnitt gerechnet, welcher noch sektoriell aufgeschlüsselt werden müsste.

Die SP-Fraktion spricht sich für Überweisung der Motion in vorliegender Form aus, da es sich um eine verbindliche Festlegung handelt. Dies sei auch ganz im Sinne des Landrates, welcher bei der Kreditsprechung für den Flughafen als Auflage eine "Revision des heutigen Pistenbenützungskonzepts zur Erweiterung von Flugrouten, welche die Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Anzahl betroffener Personen objektiv minimieren" forderte. Die letzte Tranche sei noch nicht bezahlt. Wolle man in dem betroffenen Gebiet diese Auflage erfüllen, so dürfe dieser Kredit jetzt noch nicht ganz bezahlt werden.

Hanspeter Frey ist überzeugt, dass das ILS (insgesamt) mehr Sicherheit bringt und auch weniger Emissionen. Aus erster Quelle weiss er, dass im Gegensatz zu einem ILS-Anflug sich der Flugkapitän beim Sichtanflug auf alles vorbereiten muss. Die Fahrwerke müssen ausgefahren werden, es muss immer wieder Schub gegeben werden, erstens weil die Triebwerke offenbar 3 bis 4 Sekunden "Ansprechzeit" haben für den Fall, dass durchgestartet werden müsste und zweitens, um zu korrigieren. Mit dem Instrumentenlandesystem hingegen werde dies alles nicht gebraucht und ein sanfter Sinkflug sei möglich. Bei einem Anflugwinkel von 3,5° sei dies in Basel für die Flugzeuge möglich. Sogar ein steilerer Winkel sei allenfalls möglich.

Hanspeter Frey bezeugt Mühe mit der Motion, da damit

wieder einmal versucht werde, etwas zu fixieren. Im Regierungsratsbeschluss habe man bereits fixiert, dass die so genannten Direktstarts beschränkt werden. Insofern bestehe keine Möglichkeit, etwas zu korrigieren; entscheidend sei ein bestimmter Prozentsatz. Er möchte eher beliebt machen, dass man auf den 10 Knoten +/-1 Bise beharrt. Diese seien die massgebliche Grösse, da aus flugtechnischen Gründen bei stärkerem Rückenwind nicht gelandet werden darf, und es wäre seiner Ansicht nach auch sinnvoller, als heute bereits wieder eine Beschränkung vorzunehmen. Denn das könnte dazu führen, dass nicht mehr über ILS angefliegen wird sondern im Sichtanflug, womit das Risiko sich wieder erhöhe.

Eine Korrektur an Marc Joset: 18'000 Flugbewegungen pro Jahr ergeben auf den Tag umgerechnet keine 400, sondern rund 50.

Aus den oben erwähnten Gründen möchte Hanspeter Frey speziell dem Regierungsrat beliebt machen, auf dem Grenzwert von 10 Knoten zu beharren, und dies auch im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens. Damit erreiche man wesentlich mehr, als wenn nun auf der einen Achse die Anflüge limitiert werden und im Gegenzug dazu eine andere Achse wieder aufgemacht wird. Er selbst wird sich der Stimme enthalten.

Jörg Krähenbühl stellt fest, beim Durchlesen und Studieren der Motion und der Informationen dazu sowie speziell beim Anhören der beiden "Luftfahrtexperten Göschke und Joset" bekomme man das Gefühl, durch Einführung des ISL werde das Anfliegen unsicherer. Er möchte in Erinnerung rufen, dass nicht nur das ISL die Anflugsrichtung bestimme. Vielmehr seien die vorherrschende Thermik respektive die Wind- und Witterungsverhältnisse für den Entscheid des Flugkapitäns ausschlaggebend, aus welcher Richtung er landen kann oder muss. Durch Einführung des ISL wird das Landen nicht unsicherer sondern die Piloten werden dabei speziell bei schwierigen Witterungsverhältnissen unterstützt. – Eine Beschränkung könnte seines Erachtens genau das Gegenteil bewirken. Die SVP-Fraktion lehnt die Motion ab.

Romy Anderegg meldet sich als ehemalige Pilotin zu Wort. Wenn das ILS auf Piste 34 eingerichtet wird, so wird dies den Fluglärm über den Anflugsgebieten vermindern, ist sie überzeugt. Anflüge auf Piste 34 werden heute mit Sichtflugregeln für Gross und Klein durchgeführt. bei starkem Wind aus Norden werden die Flugzeuge auf Piste 34 umgeleitet, d.h. dass Anflüge nach Sichtflug auf dieser Piste durchgeführt werden und somit die Flughöhen tiefer sind und auch mehr Lärm erzeugen. Die Flughöhe für Sichtflüge wird nach Ermessen und unter Berücksichtigung der Wind- und Wetterverhältnisse von den Piloten selbst bestimmt. Sie kann daher ein wenig tiefer ausfallen. Beim Sichtanflugverfahren müssen von der Pilotin verschiedene Faktoren berücksichtigt werden, und dies kann sehr viel Lärm erzeugen, weil oft erneut Schub gegeben werden muss, da die Flughöhe nicht kontinuierlich beibehalten werden kann. Anflüge nach ILS-Verfahren werden direkt über Hochwald auf Piste 34 geflogen und die Triebwerkeleistungen sind entsprechend reduziert, was eine Lärm-

verminderung zur Folge hat, auch weil die Flughöhe höher liegt als nach Sichtflugregeln.

Zur Kapazitätssteigerung: Es sei nicht möglich, in zwei Richtungen zu starten oder zu landen, sondern nur jeweils in einer. Entweder auf Piste 34 von Norden oder auf Piste 16 von Süden. An die Adresse von Bruno Steiger stellt sie fest, dass es einen Flugplan gibt, der gesetzt ist. Es werden also nicht mehr Flüge gestartet; dies wurde ihr am Vortag von Paul Kurrus bestätigt.

Die Sicherheit von ILS-Anflügen von Flugzeugen ist um ein Vielfaches höher als diejenige bei Anflügen im Sichtflugverfahren, erklärt Romy Anderegg abschliessend. Dies gelte insbesondere bei Schlechtwetterverhältnissen.

Madeleine Göschke-Chiquet erwidert dazu, das ILS biete in der Tat mehr Sicherheit, wenn ein Blindlandeflug möglich sei und wenn bei allen Wetterverhältnissen gelandet werden könne. Ebenso klar sei aber auch, dass sich mit einer Zunahme der Maschinen das Risiko erhöhe. Es gebe keinerlei Studien, dass mit ILS weniger passiere als ohne.

Die Behauptung, dass man bei 3,5 ° oder einem noch höheren Anflugwinkel landen könne, ist falsch, weiss Madeleine Göschke. Der Obmann der Piloten, Herr Seitz, habe am Binnerer Podium gesagt, der Grenzwert für eine Landung liege bei einem Anflugwinkel von zwischen 2,5 ° und 3,5 ° auf keinen Fall aber sei eine Landung bei steilerem Winkel möglich.

Bea Fuchs ist etwas irritiert durch die diversen Aussagen, welche erklären, Allschwil werde entlastet durch das ILS. Sie wisse nun nicht ganz genau, wo bei Hanspeter Frey Allschwil anfängt und wo es aufhört. Als Regierungsrätin Elisabeth Schneider letztmals in Sachen ÖV in Allschwil weilte, sei ganz klar zum Ausdruck gekommen, dass das dichtest besiedelte Gebiet von Allschwil sich dort befindet, wo in Zukunft das ILS angewendet wird und somit mit 90 Dezibel Lärmemission gerechnet werden muss. Es handelt sich um die Gebiete Langes Loh, Muesmatt, Bachgraben, Schwimmbad Bachgraben. Bea Fuchs bittet das Plenum nachdrücklich, die Motion zu überweisen. Sie erachtet es als sehr wichtig, hier ein Zeichen zu setzen.

Regierungsrat **Adrian Ballmer** hingegen bittet den Rat, die Motion nicht zu überweisen, da sie seines Erachtens einen unmöglichen Inhalt hat. Bei allem Respekt für den Landrat würde man im Falle einer Überweisung etwas beschliessen, worüber die Kompetenz in diesem Gremium nicht vorhanden sei. In dieser Sache seien andere zuständig, gibt er zu verstehen, auch nicht die Baselbieter Regierung.

Er ist erstaunt ob der Anzahl 'Flugexperten' im Saal – er selbst verstehe sich nicht als solchen. Ihm stünden aber entsprechende Fachleute zur Seite, nach deren Informationen das vollständige Dossier der Umweltverträglichkeitsprüfung noch nicht vorhanden ist. Ebenso ist er überrascht über das vorhandene Zahlenmaterial, welches "umher-schwirrt", bevor dieses überhaupt zusammengestellt und der Regierung zur Kenntnis gebracht worden ist.

Adrian Ballmer findet es offensichtlich, dass das ILS die Sicherheit erhöht. Und wer will die Verantwortung dafür übernehmen, dass die Flugzeuge in Basel nicht nach dem neusten Standard landen? fragt der Regierungsrat. Mit dem ILS fliegen die Maschinen tendenziell länger hoch, sie sinken später und gleichmässiger und machen grundsätzlich weniger Lärm, erklärt er. Allerdings landen sie kanalisierter, d.h. an gewissen Orten ist die Lärmemission noch geringer, an anderen Orten hingegen möglicherweise etwas höher.

Im Übrigen sei in den letzten Jahren sehr vieles im Verwaltungsrat beschlossen und umgesetzt worden, was zur Umweltentlastung beigetragen habe. Man habe also nicht nur Versprechungen gemacht und nichts unternommen.

Zur Frage der Flugbewegungen: Es sei einfach nicht wahr, dass das ILS mehr Flugbewegungen respektive Landungen von Süden her mit sich bringe. Die Baselbieter und Basler haben ganz klar gesagt, dass das ILS nicht zu zusätzlichen Flügen führen darf, sondern lediglich bei denjenigen Landungen, welche wie bisher aus Sicherheitsgründen von Süden her erfolgen müssen, eingesetzt werden soll.

Ob der Grenzwert bei 5 oder 10 Knoten liegt ist eine Frage, bei welcher der Baselbieter Regierungsrat keinen Einfluss nehmen kann, wie auch immer der Landrat beschliesse. Adrian Ballmer kann sich aber nicht vorstellen, dass modernere Flugzeuge eine geringere Windstärkebelastung zulassen. Eine Herabsetzung der Grenze von 10 auf 5 Knoten hätte allerdings einen Einfluss, ist auch er überzeugt, nur habe dies nichts mit dem ILS zu tun. Die Einsetzung von ILS von Süden her sei einzig und allein von der Windstärke abhängig. Adrian Ballmer ist nicht bekannt, dass in Basel irgend welche Bestrebungen auf dem Flughafen vorhanden wären, welche eine Herabsetzung der Grenze nach sich ziehen würden. Ebenso wenig nimmt er an, dass dies ein Problem ist, welches der EuroAirport entscheidet, sondern es handle sich um eine Frage, welche entsprechend dem internationalen Standard entschieden wird. Noch einmal bittet Adrian Ballmer den Rat, die Motion mit "unmöglichem Inhalt" nicht zu überweisen.

Dieter Musfeld ist in aller Klarheit ein Befürworter des Flugplatzes. Er sorgt sich um die Sicherheit, um seine Wohnqualität. Zudem stellt er sich als Nichtexperte die Frage, ob die Flugzeuge die Route, welche sie mit ILS fliegen dürfen auch ohne ILS fliegen dürften. Die Grenzwerte betreffend Windstärke würden vom Tower bestimmt, welcher in französischer Hand ist. 50 Prozent der Flugunfälle passieren während der Landung, gibt er zu bedenken. Zum Triebwerkklärm: Er habe sich informieren lassen, dass, wenn ein Flugzeug die Höhe von 200m unterschreitet, die Dachziegel fixiert werden müssen. An seinem Wohnort betrage die Flughöhe noch 191m und er findet, er habe das Recht, seine Sorge bezüglich Sicherheit zu äussern.

Hanspeter Frey findet es sehr interessant, dass allerorten gute Gegenargumente gefunden werden, sobald man

einmal versuche, durch Verteilung eine gewisse Opfersymmetrie zu erreichen. Man solle hier endlich einmal offen bekennen, dass eigentlich ein kanalisierter An- und Abflug gewünscht und somit der ganze Fluglärm über Allschwil "deponiert" werden soll, was so viel heisst, dass man Allschwil aufgeben möchte. Dies könne auch die ganze Diskussion über Dachziegelbefestigung oder 90 Dezibel über dem Alterszentrum in Allschwil, was im Übrigen nicht stimme, nicht verschleiern. Kaum wolle man Allschwil, welches erwiesenermassen die am stärksten von Fluglärm belastete Gegend ist, ein wenig von den damit verbundenen Sicherheitsrisiken entlasten, erhebe sich allerorten Widerspruch.

Keine weitere Wortmeldung.

://: Der Landrat lehnt die Motion 2003/018 von Madeleine Göschke-Chiquet ab.

Für das Protokoll:
Brigitta Laube, Landeskanzlei

*

Nr. 52

16 2003/030
Interpellation der Fraktion der Grünen vom 23. Januar 2003: Flugbewegungen um jeden Preis? Antwort des Regierungsrates

Regierungsrat **Adrian Ballmer** nimmt Stellung:

Zu Frage 1: Der EuroAirport hat seine Bemühungen um Akquisition von neuen Fluggesellschaften aktiviert; er führt Gespräche mit potenziellen Anbietern. Zu den kontaktierten Unternehmen gehören auch verschiedene Low-Cost-Fluggesellschaften. Am 7. Juni dieses Jahres kam der erste Billigflieger am EuroAirport zum Einsatz. Die deutsche Germania Express fliegt jeweils samstags von Basel nach Palma de Mallorca. Bei diversen anderen Fluggesellschaften ist ebenfalls ein Interesse an einer geschäftlichen Verbindung mit dem EuroAirport vorhanden.

Zu Frage 2: Im Bereich des Luftverkehrs ist es für den Regierungsrat primär wichtig, dass die Region über einen gut funktionierenden Flughafen mit einer zweckmässigen Infrastruktur verfügt. Für den Wirtschaftsstandort ist zudem von wesentlicher Bedeutung, dass der EuroAirport genügend schnelle Verbindungen zu den wichtigsten europäischen Zentren und via Anschlussflüge über interkontinentale Verkehrsdrehscheiben in den aussereuropäischen Raum anbietet.

Nach einer langen Zeit des Zuwachses musste der Flughafen einen starken Abbau der Destinationen und Frequenzen hinnehmen. Der EuroAirport versucht nun, die entstandene Reduktion von Flugverbindungen mit der Akquisition von neuen Fluggesellschaften zu kompensieren. Dabei ist es grundsätzlich irrelevant, ob es sich um Low-Cost- oder konventionelle Fluggesellschaften handelt. Für den

EuroAirport ist in erster Linie wichtig, dass es ein längerfristiges Engagement gibt und damit ein realer Ersatz für die weggefallenen Flüge in die europäischen Zentren angeboten werden kann. Der Flughafen verfolgt keineswegs das Ziel, sich zu einer Drehscheibe für Low-Cost-Fluggesellschaften zu entwickeln, hält Adrian Ballmer fest. Mindestens zur Zeit aber verfügen diese Fluggesellschaften über das grösste Wachstumspotential, weshalb sie natürlich für den EuroAirport von besonderem Interesse sind. Unter anderem aufgrund des anhaltend guten Geschäftsganges und der vergleichsweise hohen Wachstumsraten besteht die begründete Annahme, dass in einigen Jahren der Flugmarkt in Europa grossmehrheitlich von diesen Gesellschaften dominiert wird.

Unter Berücksichtigung dieser Prognosen und mit Blick auf den fortschreitenden Abbau von Flugverbindungen am EuroAirport wäre es nicht zu verantworten, diese Fluggesellschaften generell auszuschliessen. Im Übrigen wüsste Adrian Ballmer auch nicht, wie so etwas rechtlich zu bewerkstelligen wäre. Die Bedienung von Basel mit Low-Cost-Fluggesellschaften könnte auch einen positiven Effekt auf den Tourismus in der Region haben, glaubt der Regierungsrat. Analysen über Gründe für Reisen mit Low-Cost-Fluggesellschaften ergaben, dass durchschnittlich ein Drittel der Passagiere Touristen sind, welche ihre Reise ohne das günstigste Angebot nicht angetreten hätten. Von einem Zuwachs an Touristen, welche nach Basel reisen, würde die ganze Region profitieren.

Zu Frage 3: Low-Cost-Fluggesellschaften werden vom EuroAirport keine speziellen Landetaxen angeboten. Die Gebührenordnung des EuroAirport ist publiziert und gilt für alle Fluggesellschaften.

Zu Frage 4: Würden Low-Cost-Fluggesellschaften gleiche Destinationen wie die Swiss anbieten, so entstünde der Swiss zusätzliche Konkurrenz. Die Swiss müsste auch in dieser erschwerten Situation versuchen, mit den betroffenen Flügen einen Ertrag zu generieren bzw. den Deckungsgrad weiter zu erhöhen. Auch in diesem Zusammenhang ist es wichtig zu betonen, dass das Interesse unseres Kantons primär am Erhalt und der Förderung einer leistungsfähigen Flughafen-Infrastruktur liegt. Dieses Interesse hat das Baselbiet mit seiner Zustimmung zum Investitionsbeitrag von Fr. 33,35 Mio. für den Ausbau des EuroAirports unterstrichen. Die Infrastruktur ist selbstverständlich nicht Selbstzweck, sondern dient der Anbindung der Region an alle wichtigen europäischen Zentren. Es ist aber nicht vordringliche Aufgabe des Kantons, eine bestimmte Fluggesellschaft massgeblich zu unterstützen. Daher besitzt der Kanton Basellandschaft auch keine bedeutenden Beteiligungen an Fluggesellschaften, betont Adrian Ballmer.

Zu Frage 5: Der Regierungsrat sieht keinen eigenen Handlungsbedarf. Er begrüsst aber die Bemühungen der

EuroAirport-Direktion um Akquisition von zusätzlichen Fluggesellschaften, damit die notwendige internationale Anbindung der Region an alle wichtigen europäischen Zentren gewährleistet werden kann.

Madeleine Göschke-Chiquet bedankt sich bei Regierungsrat Adrian Ballmer für die Erläuterungen. Sie ist vorläufig zufrieden damit, fragt sich allerdings, ob die Billig-Carriers, welche nun angelockt werden, der Region wirtschaftlich tatsächlich etwas bringen ausser den vermutlich extra-billigen Landetaxen. Bei diesen Maschinen handle es sich ja sehr häufig um alte, lärmige und schadstoffreiche Flugzeuge, also würden sie uns eher belasten, meint die stellvertretende Interpellantin. Dass das Baselbiet davon in irgend einer Weise touristisch profitieren könne, scheint ihr eine ziemliche Spekulation.

://: Damit ist die Interpellation 2003/030 von Olivier Rügsegger beantwortet.

Für das Protokoll:
Brigitta Laube, Landeskanzlei

*

Nr. 53

17 2003/039
Motion der Fraktion der Grünen vom 6. Februar 2003:
Nachtflugsperr in Zürich verlangt Nachtflugsperr in Basel

Regierungsrat **Adrian Ballmer** lehnt im Namen des Gesamtregierungsrats Ziffer 1 der Motion, *eine Standesinitiative für ein Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr einzureichen*, ab. Er ist aber bereit, Ziffer 2 der Motion als Postulat zu übernehmen und sich im EuroAirport-Verwaltungsrat für ein entsprechendes Nachtflugverbot einzusetzen.

Begründung zu Ziffer 1: Eine Standesinitiative ist für den EuroAirport ein untaugliches Instrument. Zwischen dem EuroAirport und den beiden anderen Landesflughäfen Zürich-Kloten und Genf-Cointrin bestehen rechtlich fundamentale Unterschiede. Rechtliche Basis des EuroAirports ist der Staatsvertrag zwischen Frankreich und der Schweiz. Die rechtliche Grundlage für die beiden anderen Landesflughäfen finden sich in Erlassen der Eidgenossenschaft. Dieser Unterschied gilt auch für die Basis der Betriebsreglemente. Für die Landesflughäfen Zürich und Genf gilt die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, für den EuroAirport gilt der Staatsvertrag. Ob eine Änderung des Staatsvertrags den Interessen der Region Basel dient, hält Adrian Ballmer für sehr fraglich. Sollte Frankreich auf Verhandlungen über den Staatsvertrag eintreten, so hätte dies nicht nur Änderungen des Betriebsreglementes nach Baselbieter Vorstellungen zur Folge, gibt er zu bedenken.

Das Scheitern des Staatsvertragshandlungen zwischen Deutschland und der Schweiz zum Flughafen Zürich hatte

sehr negative Auswirkungen auf die regionalen Beziehungen. Gerade das hier zur Diskussion stehende Thema Nachtsperre hat die Emotionen hoch gehen lassen. In der Region Basel möchte man eine solche Entwicklung unbedingt verhindern. Die bestehenden guten Beziehungen mit den Nachbarländern dürfen nicht durch leichtfertig vom Zaun gerissene Vertragsverhandlungen gefährdet werden. Vertragsverhandlungen, welche wohlgerne durch die zuständigen Behörden in Bern und Paris geführt werden müssten. Adrian Ballmer hält es für einfacher, die grenzüberschreitenden Probleme direkt mit den Partnern im Elsass und in Südbaden im Rahmen der bestehenden rechtlichen Grundlagen zu lösen.

Mit dem Flughafen-Verwaltungsrat und der Trinationalen Umweltkommission bestehen Gremien, welche den grenzüberschreitenden Austausch ermöglichen und die einvernehmliche Lösungsfindung unterstützen. Daher hält es der Regierungsrat zumindest im jetzigen Zeitpunkt für ungeschickt und nicht in unserem Interesse, den ganzen Staatsvertrag wegen einer Änderung der Nachtsperre in Frage zu stellen.

Zu Ziffer 2: Der Regierungsrat hat eine Annäherung der Nachtsperre des EuroAirports an die Regelung von Zürich-Kloten anzustreben. Dies hält eine der Auflagen des Landratsbeschlusses zum Investitionsbeitrag ausdrücklich fest. In der Beantwortung des Postulats 2002/334 von Alfred Zimmermann hat der Regierungsrat die Betriebsreglemente des EuroAirports und der beiden Landesflughäfen einem Vergleich unterzogen. Der Regierungsrat hält fest, dass am EuroAirport ein im Vergleich zu Zürich-Kloten gleichwertiges Betriebsreglement in Kraft ist. Im Vergleich zu Genf-Cointrin ist das Betriebsreglement des EuroAirports einiges strenger.

In der Schweiz sind zwei Verfahren hängig, welche die Einführung einer Nachtsperre zwischen 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr zum Thema haben. Einerseits ein Gesuch des Flughafens Zürich, welches zur Zeit beim zuständigen BAZL hängig ist bzw. der Entscheid des BAZL ist bei der Rekurskommission des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Eine Standesinitiative hat der Zürcher Kantonsrat Ende Januar 2003 verabschiedet. Der Zeitpunkt der Behandlung durch die Bundesversammlung ist noch nicht klar. Allerdings sind im Falle Zürich, wie bereits gesagt, die rechtlichen Voraussetzungen für eine Standesinitiative völlig anders.

Eine allfällige Regelung auf Bundesebene findet keine automatische Anwendung am EuroAirport, macht Adrian Ballmer klar. Die Rahmenbedingungen der Betriebsreglemente werden in einem Bundeserlass geregelt und diese finden keine direkte Anwendung auf den EuroAirport.

Falls sich die Nachtsperre von Zürich und Genf ausweitete, ist die Regierung verpflichtet, sich für eine Annäherung des EuroAirports an diese Nachtsperre einzusetzen. Eine Änderung ist aber noch nicht geklärt, daher besteht für den Regierungsrat zur Zeit noch kein Handlungsbedarf. Die Regierung möchte also die Entscheide

aus Genf und Zürich abwarten und wird nach deren Vorliegen wieder Bericht erstatten, was sie daraus für Schlüsse zieht.

Madeleine Göschke-Chiquet fügt erklärend ein, sie allein äussere sich stellvertretend zu diesen Vorstössen, da ihre beiden Kollegen Alfred Zimmermann und Olivier Rüeeggger nicht mehr im Landrat sind.

Es sei richtig und das erwarte man auch, dass die Interessen der Bevölkerung höher gewichtet werden als die Interessen des Flughafens. Und man dürfe wohl von seiner Regierung erwarten, dass sie sich ebenso wie die Regierungen der Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, Zug, Schwyz, St. Gallen und Thurgau für die Nachtruhe und Wohnqualität der Bevölkerung einsetzt. Zur Diskussion um die Nachtsperre: Wesentlich sei nicht, ob der Beginn um 22.00 Uhr oder 23.00 Uhr angesetzt werde. Wichtig sei vielmehr, meint Madeleine Göschke, dass es eine einheitliche Regelung gebe. Aus diesem Grund habe man auch die Motion so schnell als möglich eingereicht, denn man wolle nicht, dass letztlich die Flugzeuge, welche in Zürich nicht mehr landen dürfen, dann in Basel die Erlaubnis erhalten. Madeleine Göschke ist froh darüber, dass auch die Regierung eine einheitliche Nachtsperre-Regelung anstrebt. Sie möchte noch an Folgendes erinnern: Beim letzten Vorstoss gegen den Nachtsperre habe das Hauptargument von Regierungsrat Adrian Ballmer gelaute, Basel wäre gegenüber Zürich wirtschaftlich benachteiligt, wenn es als einziger Flughafen eine strengere Nachtsperre einrichten würde. Dieses Argument falle heute weg, denn Regierung und Parlament des Kantons Zürich haben eine entsprechende Standesinitiative beschlossen, ebenso die umliegenden Kantone.

Laut Basler Zeitung vom 16. Januar hat Regierungsrat Ballmer ausserdem erklärt, er könne sich mit einer Nachtsperre anfreunden, wenn sie auch in anderen Kantonen verlangt werde. Und dieser Moment sei jetzt gekommen. Sie bittet die Landräte und Landrätinnen, der Motion zuzustimmen.

Jörg Krähenbühl erklärt, die SVP schliesse sich den von der Regierung formulierten Anträgen an. Sie lehnt Ziffer 1 ab und überweist Ziffer 2 als Postulat.

Paul Schär gibt namens der FDP bekannt, dass sich auch die FDP den Regierungsanträgen anschliesst.

Eugen Tanner kann denselben Beschluss von Seiten der CVP-/EVP-Fraktion vermelden.

Keine weitere Wortmeldung.

Madeleine Göschke-Chiquet erklärt sich mit der Umwandlung der Motion als Ganzes in ein Postulat einverstanden.

Landratspräsident **Hanspeter Ryser** erklärt, dass ein Antrag auf namentliche Abstimmung zu beiden Ziffern der Motion vorliegt. Da die Regierung bereit ist, Punkt zwei der Motion als Postulat zu übernehmen, wird lediglich über Punkt 1 eine namentliche Abstimmung durchgeführt.

Abstimmung: 2003/039 Ziffer 1

Mit *Ja* gestimmt haben:

Abt Simone; Aebi Heinz; Blatter Margrit; Brassel Ruedi; Degen Jürg; Frey Hanspeter; Friedli Thomas; Fuchs Beatrice; Göschke Madeleine; Halder Jacqueline; Helfenstein Andreas; Hilber Franz; Hintermann Urs; Huggel Hanni; Jäggi Ursula; Joset Marc; Keller Rudolf; Küng Peter; Maag Esther; Marbet Annemarie; Meschberger Regula; Morel Etienne; Musfeld Dieter; Nussbaumer Eric; Reber Isaac; Rudin Christoph; Rüegg Martin; Schmied Elsbeth; Schoch Philippe; Steiger Bruno; Stöcklin Sabine; Svoboda Paul; Wiedemann Jürg; Ziegler Röbi

Mit *Nein* gestimmt haben:

Anderegg Romy; Augstburger Elisabeth; Ceccarelli Daniel; Chappuis Eva; de Courten Thomas; Fritschi Anton; Gerber Fredy; Grollimund Willi; Gutzwiller Eva; Haas Hildy; Hasler Gerhard; Hess Urs; Holinger Peter; Jermann Hans; Jordi Paul; Jourdan Thomi; Krähenbühl Jörg; Kunz Urs; Liechti Silvia; Nufer Juliana; Piatti Claudia; Ringgenberg Hans; Rohrbach Paul; Ruffi Werner; Ryser Hanspeter; Schär Paul; Schenk Dieter; Schneeberger Daniela; Schulte Thomas; Simonet Jacqueline; Steiner Christian; Straumann Dominik; Tanner Eugen; Thüring Georges; Van der Merwe Judith; Völlmin Dieter; Wenk Daniel; Willimann Karl; Wirz Hansruedi; Wullschleger Hans-Peter; Zoller Matthias; Zwick Peter

Enthalten haben sich:

Schweizer Hannes; Wegmüller Helen

://: Der Landrat lehnt mit 42 zu 34 Stimmen bei zwei Enthaltungen Ziffer 1 der Motion 2003/039 von Olivier Rüegsegger ab und stimmt der Überweisung von Ziffer 2 der Motion als Postulat zu.

Nr. 54

Begründung der persönlichen Vorstösse

Nr. 55

2003/185
Interpellation von Esther Maag vom 4. September 2003:
Fahrplan Bau Wisenberg

Nr. 56

2003/186
Motion von Röbi Ziegler vom 4. September 2003: In die Höhe statt in die Tiefe bauen!

Nr. 57

2003/187

Motion der SVP-Fraktion vom 4. September 2003: Abschaffung der Fachstelle von Frau und Mann

Nr. 58

2003/188
Motion von Paul Schär vom 4. September 2003: Die Schule muss ein drogenfreier Raum werden!

Nr. 59

2003/189
Motion von Madeleine Göschke vom 4. September 2003: Überprüfung und Nachrüstung erdbebengefährdeter Gebäude und Anlagen der chemischen Industrie

Nr. 60

2003/190
Motion von Rudolf Keller vom 4. September 2003: Erdbebensicherheit

Nr. 61

2003/191
Postulat von Urs Hintermann vom 4. September 2003: Erdbebensicherheit von Chemieanlagen

Nr. 62

2003/192
Postulat von Röbi Ziegler vom 4. September 2003: In Würde sterben - auch im Spital!

Nr. 63

2003/193
Postulat von Karl Willimann vom 4. September 2003: Entlastung der Gemeinden beim Katasterwesen

Nr. 64

2003/194
Postulat von Ivo Corvini vom 4. September 2003: Traminie 6 zum Bahnhof SBB (als Zusatzlinie)

Nr. 65

2003/195
Postulat von Ivo Corvini vom 4. September 2003: Verlängerung der Buslinie 33 nach Schönenbuch

Nr. 66

2003/196
Postulat von Esther Maag vom 4. September 2003: Ozonwerte

Nr. 67

2003/197

Interpellation von Urs Hintermann vom 4. September 2003:
Mitwirkung von Bevölkerung und Parlament beim Projekt
"Bypass Hochrhein"

Nr. 68

2003/198

Interpellation der SP-Fraktion vom 4. September 2003:
Luftreinhalteplan: Konsequenzen aus dem heissen Sommer

Nr. 69

2003/199

Interpellation von Röbi Ziegler vom 4. September 2003:
Kundenzufriedenheit im Spital

Nr. 70

2003/200

Interpellation der FDP-Fraktion vom 4. September 2003:
Zusammenschluss der Medizinischen Fakultäten Basel
und Bern

Nr. 71

2003/201

Interpellation von Eugen Tanner vom 4. September 2003:
Ausbau St. Jakob-Park

Nr. 72

2003/202

Interpellation von Agathe Schuler vom 4. September 2003:
Schulsozialdienst

Nr. 73

2003/203

Verfahrenspostulat von Simone Abt vom 4. September
2003: Feste Zeiten für die Behandlung von persönlichen
Vorstössen

Hanspeter Ryser gibt bekannt, dass gesamthaft 18
persönliche Vorstösse eingereicht wurden. Es werden
keine Begründungen abgegeben. Damit schliesst der
Landratspräsident die heutige Sitzung und wünscht allen
einen schönen Abend.

*Für das Protokoll:
Brigitta Laube, Landeskanzlei*

*

Ende der Sitzung: 17.00 Uhr

Die nächste Landratssitzung findet statt am

18. September 2003

Für die Richtigkeit des Protokolls

Im Namen des Landrats

der Präsident:

der Landschreiber: