



Protokoll

72. Sitzung des Landrates des Kantons Basel-Landschaft

Liestal, 14. Januar 1999

10.00–12.00 / 14.00 – 17.00 Uhr

Abwesend Vormittag:

Esther Maag, Ludwig Mohler, Christoph Rudin, Karl Rudin und Paul Schär.

Abwesend Nachmittag:

Remo Franz, Ludwig Mohler, Christoph Rudin, Karl Rudin und Paul Schär.

Kanzlei

Walter Mundschin.

Protokoll:

Marianne Knecht, Urs Troxler und Erich Buser.

Index

Ausbildung der Lehrkräfte der Sekundarstufe I . . .	1809
Begnädigungsgesuch	1802
Dringliche Vorstösse	1809
Einrichtung einer Wirtschaftskammer des Strafgerichts	1809
Flughafen Basel - Mülhausen	1809
Sicherung der Umwelt- und AnwohnerInnenschutzes	1809
Fristlose Entlassung chirurgischen Chefarztes im Kantonsspital Laufen	1816
Internationale Bemühungen zur Aufhebung der Steuerbe- freiung auf Treibstoffen für den Flugverkehr inten- siv verstärken	1809
Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel- Mülhausen	1802, 1810
(Investitionsvorhaben 1997-2004) (Partnerschaftliches Geschäft mit Basel-Stadt	1802, 1810
Kantonsspital Laufen aktuelle und künftige Situation	1816
KYOTO-Programm:	1810
33.35 Millionen Franken für Nachhaltigkeit . . .	1810
Laufentaler Schülerinnen und Schüler	1809
Gleichberechtigung	1809
Medikamenten aus Kostengründen	1809
Rationierung	1809
Mitteilungen	1802
Persönliche Vorstösse	1809
Subventionierung	1810
Höhe der steuerlichen Vergünstigungen als spezielle Form	1810
Traktandenliste	1802
Unterstützung der Gemeinden	1810
Zusammenarbeits-Vereinbarung betreffend Flughafen Basel-Mülhausen	1816

Traktanden

- | | |
|---|--|
| <p>1 98/255
Bericht der Petitionskommission vom 23. November 1998: Begnadigungsgesuch
<i>Gesuch abgelehnt</i> 1803</p> <p>2 98/145
Berichte des Regierungsrates vom 18. August 1998 und der Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission vom 21. Dezember 1998: Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Investitionsvorhaben 1997-2004) (Partnerschaftliches Geschäft)
<i>beschlossen</i> 1803/ 1811</p> <p>3 98/160
Interpellation von Alfred Zimmermann vom 3. September 1998: Zusammenarbeits-Vereinbarung betreffend Flughafen Basel-Mülhausen. Antwort des Regierungsrates
<i>beantwortet</i> 1817</p> <p>21 1999/002
Interpellation von Heinz Aebi vom 14. Januar 1999: Aktuelle und künftige Situation am Kantonsspital Laufen
<i>beantwortet</i> 1817</p> <p>22 1999/003
Interpellation von Gerold Lusser vom 14. Januar 1999: Fristlose Entlassung des chirurgischen Chefarztes im Kantonsspital Laufen
<i>beantwortet</i> 1817</p> <p>23 1999/004
Interpellation von Peter Brunner vom 14. Januar 1999: Situation im Kantonsspital Laufen
<i>beantwortet</i> 1817</p> | <p>7 98/208
Berichte des Ombudsmann vom 15. Oktober 1998 und der Finanzkommission vom 14. Dezember 1998: Urteil des Verfassungsgerichtes vom 29.4.1998 / Gleichbehandlung von Konkubinats- und Ehepaaren; Teilsplitting bei Renteneinkommen</p> <p>8 98/96
Postulat von Robert Ziegler vom 14. Mai 1998: Grösseres Lehrstellenangebot im Informatikbereich</p> <p>9 98/99
Interpellation von Roger Moll vom 14. Mai 1998: Unterstützung / Förderung grosser Sportveranstaltungen mit internationaler Ausstrahlung in Basel. Antwort des Regierungsrates</p> <p>10 98/114
Postulat von Franz Ammann vom 28. Mai 1998: Schulfreitage (-brücken) ins Wochenende</p> <p>11 98/127
Interpellation von Peter Holinger vom 11. Juni 1998: Überkommunale Sportanlagen. Mündliche Antwort des Regierungsrates</p> <p>12 98/157
Postulat von Franz Ammann vom 3. September 1998: Bericht und Interventionsprogramme gegen Gewalt und Vandalismus an den Schulen</p> <p>13 98/117
Interpellation von Andres Klein vom 28. Mai 1998: Zustand der Grenzgewässer. Antwort des Regierungsrates</p> <p>14 98/133
Interpellation von Alfred Zimmermann vom 25. Juni 1998: Eichenhain bei Wildenstein in Gefahr. Antwort des Regierungsrates</p> <p>15 98/174
Postulat von Andrea von Bidder vom 17. September 1998: Direkte Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zum Bruderholzspital</p> <p>16 98/176
Interpellation von Ruedi Moser vom 17. September 1998: Teurer Strassenunterhalt wegen hohen Entsorgungskosten. Mündliche Antwort des Regierungsrates</p> <p>17 98/177
Interpellation von Danilo Assolari vom 17. September 1998: Totale Fischvergiftung in der Birs. Antwort des Regierungsrates</p> <p>18 98/94
Motion von Esther Maag vom 14. Mai 1998: Neue Wege im Umgang mit jugendlichen Straftätern und deren Opfer</p> <p>19 98/159</p> |
|---|--|
- Folgende Traktanden wurden nicht behandelt:**
- 4 98/214
Berichte des Regierungsrates vom 27. Oktober 1998 und der Erziehungs- und Kulturkommission vom 9. Dezember 1998: Genehmigung des Beitritts des Kantons Basel-Landschaft zur Interkantonalen Fachhochschulvereinbarung (FHV) per 1. Januar 1999
- 5 98/229
Berichte des Regierungsrates vom 10. November 1998 und der Finanzkommission vom 13. Dezember 1998: Änderung des kantonalen Ergänzungsleistungsgesetzes zur AHV und IV und Aufhebung der dazugehörigen Verordnung des Landrates. 1. Lesung
- 6 97/160
Berichte des Regierungsrates vom 2. September 1997 und der Finanzkommission vom 13. Dezember 1998: Einführung der einjährigen Steuerveranlagungsperiode für die natürlichen und die juristischen Personen. 1. Lesung der Änderung des Steuer- und Finanzgesetzes

Interpellation von Willi Müller vom 3. September 1998:
Illegale Sprayereien. Schriftliche Antwort vom 1. Dezember 1998

20 98/161

Interpellation von Esther Maag vom 3. September 1998:
Umgang mit straffälligen jugendlichen Asylbewerbern.
Antwort des Regierungsrates

Nr. 1742

Begrüssung, Mitteilungen

Landratspräsident **Claude Janiak** begrüsst alle Anwesenden herzlich zur 1. Landratssitzung im neuen Jahr.

Er weist auf das Merkblatt, eine Anleitung zum Gebrauch des Internet hin, dass ab sofort allen Landräten zur Verfügung steht. Im 3. Stock können nähere Erklärungen eingeholt werden.

Für das Protokoll:

Marianne Knecht, Protokollsekretärin

*

Nr. 1743

Zur Traktandenliste

Keine Bemerkungen.

Für das Protokoll:

Marianne Knecht, Protokollsekretärin

*

Nr. 1744

1 98/255

Bericht der Petitionskommission vom 23. November 1998: Begnadigungsgesuch

Ruedi Moser: Die Petitionskommission hat das Begnadigungsgesuch von C.H. einstimmig abgelehnt. Sie beantragt dem Landrat ebenfalls Ablehnung.

://: Das Begnadigungsgesuch des C.H. wird einstimmig abgelehnt.

Für das Protokoll:

Marianne Knecht, Protokollsekretärin

*

Nr. 1745

2 98/145

Berichte des Regierungsrates vom 18. August 1998 und der Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission vom 21. Dezember 1998: Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Investitionsvorhaben 1997-2004) (Partnerschaftliches Geschäft)

Marcel Metzger erläutert den Kommissionsbericht. Der Flughafen Basel-Mülhausen hat eine sehr grosse wirtschaftliche Bedeutung, die auf zwei Faktoren beruht, die weitgehend voneinander abhängig sind:

- Zum einen hat der Flughafen als bedeutender Standortfaktor bei der regionalen Verkehrsinfrastruktur Einfluss auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von international tätigen Unternehmungen und auf die Ansiedlung von neuen Unternehmungen.
- Im weiteren gilt der Flughafen als Unternehmer und als Anziehungspunkt für andere Unternehmungen. Im Flughafen sind 133 verschiedene Unternehmungen mit fast 5'000 Arbeitsplätzen angesiedelt.

Damit der Flughafen Basel-Mülhausen wettbewerbsfähig bleibt, muss er seine Kapazität ausbauen, und die Infrastruktur besser nach den Bedürfnissen und den Ansprüchen seiner Kunden ausrichten. Der Ausbau sieht bis im Jahr 2004 Investitionen von rund 380 Mio Franken vor. Der Flughafen will für 246 Mio Franken aufkommen, die öffentliche Hand soll 133 Mio Franken beitragen. Dieser Betrag soll je zur Hälfte von Frankreich und der Schweiz übernommen werden.

Der Kanton Basel-Landschaft profitiert in zunehmendem Masse von den vielfältigen Wachstumsimpulsen des Flughafenausbaus. Mit der finanziellen Beteiligung erhält der Kanton mehr Einflussmöglichkeiten und kann darauf hinwirken, dass bei der Entwicklung des Flughafens die damit verbundenen Umweltbelastungen und Sicherheitsaspekte angemessen beachtet und behandelt werden. In der Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und den Kantonen Basel-Stadt und Baselland, der der Landrat am 11. Juni des letzten Jahres zugestimmt hat, wird festgehalten, dass die Kantone Basel-Stadt und Baselland je die Hälfte der schweizerischen öffentlichen Investitionskosten übernehmen sollen. Das bedeutet, dass der Kanton Baselland maximal 33,35 Mio Franken an den Flughafenausbau leisten soll.

Der Ausbau wird von der Kommission mehrheitlich als notwendig und zweckmässig erachtet. Es geht nun darum zu überlegen, wie weit die Anliegen der Bevölkerung, die vom Lärm besonders stark betroffen ist, und die auch gewisse Ängste bezüglich Sicherheit beinhalten, in diesem Geschäft berücksichtigt wurden. Dazu bestehen klar unterschiedliche Auffassungen. Die Kommission hat beschlossen, die Auflagen in den Landratsbeschluss aufzunehmen und verlangt, dass der Regierungsrat jährlich im Amtsbericht über den Stand der Erfüllung dieser Auflagen berichtet. Im weiteren hat die Kommission in einer neuen Ziffer das Thema der Risikoanalyse in den Landratsbeschluss aufgenommen.

Die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission hat mit 9:3 Stimmen dem bereinigten Entwurf des Landratsbeschlusses zugestimmt. Eine Minderheit kann dem Geschäft nicht zustimmen, weil die Auflagen zu wenig konkret und einige Anliegen nicht aufgenommen wurden.

Bei der Beurteilung dieses Geschäftes müssen wir berücksichtigen, dass zwei Staaten Träger des Flughafens sind, und dass der Flughafen in Frankreich liegt. Es geht nicht, dass auf einer Seite Bedingungen diktiert werden.

Eine Mehrheit muss jeweils für das entsprechende Anliegen gewonnen werden.

Es gibt auch unterschiedliche rechtliche Regelungen, und zwischen den Anliegergemeinden in Frankreich und der Schweiz gibt es teilweise unterschiedliche Zielvorstellungen.

Ein Ja zu diesem Investitionsbeitrag ist kein Blankocheck für den Flughafen. Es sind Auflagen damit verbunden und wir werden jährlich darüber informiert, was zur Erfüllung dieser Auflagen unternommen wurde, und wie weit sie erfüllt sind.

Ein Nein zu diesem Investitionsbeitrag führt nicht dazu, dass die Anliegen der AnwohnerInnen besser berücksichtigt werden. Wenn der Bund zur Finanzierung einspringen muss, kann er laut Zusammenarbeitsvereinbarung die Mitsprache des Kantons sogar einschränken, was sich spätestens bei der weiteren Entwicklung des Flughafens negativ auswirken würde.

Im Namen einer grossen Mehrheit der VGK darf M. Metzger beantragen, auf die Vorlage einzutreten und dem Entwurf des Landratsbeschlusses zuzustimmen.

Zum Entwurf des Landratsbeschlusses: der letzte Satz betreffend fak. Volksabstimmung muss eine eigene Ziffer besitzen, also 7.

Rita Kohlermann: Mit der Unterstützung des Investitionsbeitrages an den Flughafen Basel-Mulhouse kommen wir zum Ziel eines Prozesses, den wir mit dem Wirtschaftsbericht von 1997 eingeleitet haben.

Wir waren damals alle einig, dass wir unsere Baselbieter Wirtschaftsförderungs-Politik vermehrt nach regionalen Gesichtspunkten ausrichten sollten, und dass wir uns deshalb an wichtigen regionalen Infrastrukturanlagen beteiligen wollen.

Schon damals hat der Landrat grossmehrheitlich bestätigt, dass einer der wichtigen Faktoren für eine hohe Standortattraktivität der Flughafen ist, und dass wir uns dort beteiligen, aber auch Mitsprache wollen.

Der Landrat hat dann – im Frühjahr 98 – mit der Zusammenarbeits-Vereinbarung der Kernfrage zugestimmt, dass wir beim Flughafen mitwirken und mitreden wollen.

Der Kanton Baselland kommt in dieser Vereinbarung nicht schlecht weg: R. Kohlermann denkt dabei etwa

- an die drittelparitätische Mitsprache bei der Weiterentwicklung des Flughafens und
- an die Mitsprache bei der Genehmigung von Planungsvorhaben.

Das sind grundlegende Fragen, bei denen unser Kanton jetzt mitreden kann. Nicht zu vergessen sind die zwei Verwaltungsratssitze, die BL hat.

R. Kohlermann nennt diese Punkte bewusst, weil wir uns gut überlegen müssen, ob wir diese Chance zur Mitsprache – der ein langer, nicht einfacher Verhandlungsprozess

vorausgegangen ist – mit einem Nein aufs Spiel setzen wollen.

Es geht jetzt darum, definitiv Farbe zu bekennen, wie ernst es uns beim Flughafen, bei seiner Erweiterung und bei unserer Mitsprache ist.

Die FDP Fraktion heisst den vorliegenden Landratsbeschluss mehrheitlich gut. Die vorgesehenen Bauvorhaben sind unerlässlich, um überhaupt den baulichen Nachholbedarf zu decken und um den Flughafen funktions- und entwicklungsfähig zu halten. Wir wollen, dass der Flughafen sein Gewicht als moderner, leistungsfähiger Regional-Flughafen behalten kann

Aber:

Jeder Flughafen, jeder Flughafenausbau bringt der umliegenden Bevölkerung Probleme, vor allem Lärmprobleme. So auch bei uns: Der Protest wird immer deutlicher; das Referendums-Komitee ist bereits gegründet; auch die Bevölkerung von Binningen hat sich mit einer Resolution an uns gewandt; Allschwil hat ein 15-seitiges Dokument geschickt, aus dem die Besorgnis über die Entwicklung des Flughafens sehr deutlich spricht. Es geht aber auch sehr viel Misstrauen gegenüber dem Flughafen daraus hervor.

Auch wir von der FDP-Fraktion nehmen die Besorgnis der Bevölkerung ernst. Die FDP unterstützt denn auch alle Umweltauflagen, die die VGK in den Landrats-Beschluss aufgenommen hat.

Die Volkswirtschaftskommission hat bei diesen Umweltauflagen sehr sorgfältige Arbeit geleistet. Sie hat weitergehende Umwelt-Auflagen diskutiert und geprüft, sie hat sich kontinuierlich mit der Regiokommission des Basler Grossen Rates beraten, und sie hat die beiden Regierungsräte veranlasst, sich miteinander abzusprechen.

Aber R. Kohlermann möchte ganz klar hervorheben: weitergehende Forderungen liegen im vorliegenden Beschluss nicht drin. Diese Umweltauflagen sind mit den beiden Regierungen und mit dem Bundesamt für zivile Luftfahrt abgesprochen; sie sind im Flughafen-Verwaltungsrat diskutiert und werden unterstützt. Das weiss die Kommission ganz genau.

Man muss sicher zugeben, dass in der Vergangenheit einiges im Umgang mit der Bevölkerung nicht gut gelaufen ist, aber R. Kohlermann möchte an dieser Stelle einmal darauf hinweisen, dass am Flughafen in den letzten Monaten nicht einfach nichts geschehen ist in Bezug auf die Umwelt.

Bei aller Berechtigung, die weitergehende Auflagen haben mögen, dürfen wir die Zuständigkeit und die Verhältnismässigkeit nicht aus den Augen verlieren.

Wir kommen nicht darum herum zu akzeptieren, dass der Flughafen auf französischem Gebiet liegt, und dass französisches Recht zur Anwendung kommt. Wir können den Regierungsrat nicht zu etwas verpflichten, das nicht in

seiner Zuständigkeit liegt! Im übrigen sind die Anwohner auf französischer Seite gar nicht begeistert, dass die Ost-West Piste ausgebaut werden soll.

Wir müssen uns immer wieder in Erinnerung rufen:

Basis für die Zusammenarbeit mit Frankreich ist der Staatsvertrag von 1949; er ist unterzeichnet von Frankreich und der Eidgenossenschaft und nicht von Frankreich und Basel-Stadt oder Baselland.

Damit ist der Bund nicht in einer rechtlich verpflichtenden Position gegenüber unseren Umweltauflagen.

Der Bund – als alleiniger Vertragspartner von Frankreich – hat sich ja auch bereits abgesichert für den Fall, dass BS und BL die Investition ablehnen: Die Eidg. Räte haben dem Verpflichtungskredit von 66.7 Mi Franken Anfang Dezember grossmehrheitlich zugestimmt.

Was muss nun vor diesem Hintergrund unsere Haltung sein als Parlamentarier und Parlamentarierinnen, die sowohl volkswirtschaftliche Verantwortung tragen als auch die Anliegen der Bevölkerung wahrnehmen müssen?

R. Kohlermann gibt zu, dass die Versuchung gross ist, einfach zu sagen: Der Bund bestimmt, er bezahlt sowieso, der Flughafen wird auch ohne unseren finanziellen Beitrag ausgebaut; die Umweltauflagen sind nicht erfüllt, wir lehnen die Vorlage ab. Das wäre das Unklugste, das wir tun könnten.

Wir müssen heute zu dieser Vorlage Ja sagen. Wir wollen unsere Mitsprache behalten. Wir müssen den Spielraum, den wir mit der Beteiligung gewonnen haben, voll ausnützen und dadurch unseren Einfluss geltend machen. Die Umweltauflagen, die wir heute mit dem Landratsbeschluss aufnehmen, sind realistische und realisierbare Vorgaben.

Unsere Chance dabei sind die direkten Verhandlungen mit dem Verwaltungsrat, in dem die Franzosen dabei sind. Mit ihnen zusammen – im Dialog – muss der Prozess der Umsetzung unserer Anliegen stattfinden, nur das ist realistisch. Alles andere ist proklamatorisch und kontraproduktiv und würde sich zum Nachteil der betroffenen Bevölkerung auswirken.

Wir wollen einen leistungsfähigen Flughafen, bei dem die Anliegen der umliegenden Bevölkerung ernst genommen werden. Dafür braucht es unsere aktive Teilnahme, mit Mitsprache, das muss uns der Preis wert sein!

Deshalb stimmt die FDP Fraktion dem vorliegenden Landratsbeschluss grossmehrheitlich zu.

Eric Nussbaumer: Die SP spricht sich ebenfalls mit einer grossen Mehrheit für Eintreten auf die Vorlage aus. Sie ist sich bewusst, dass der Flughafen in der heutigen Form an die Grenzen seiner Kapazität angelangt ist, um den Verkehr noch in vernünftiger Art bewältigen zu können.

E. Nussbaumer kommt auf die Fragestellung zurück, die auch bei der Zusammenarbeitsvereinbarung aufgebracht wurde: Wie können die Umweltauflagen verbindlich geregelt werden? Von SP-Seite her wurde immer wieder betont, dass die Zustimmung zum Investitionsbeitrag auch

von der Erfüllung gewisser Auflagen abhängig gemacht würde.

Die Erfüllung dieser Auflagen ist heute nicht gegeben. Viele Forderungen sind nur Absichtserklärungen geblieben.

In der SP-Fraktion gibt es auch Befürworter, die die Mitsprache im Verwaltungsrat sehr viel höher gewichten, und darum soll dem Kredit zugestimmt werden.

Die Gegner sind eher der Meinung, ein staatlicher Investitionsbeitrag sollte in eine Wirtschaftsbranche für den ökologischen Umbau verwendet werden und nicht in einen Wirtschaftszweig, der weltweit boomt.

Die SP-Fraktion hat versucht, die Vorlage zu beurteilen und vor allem auch zu überprüfen, ob die berechtigten Anliegen von Umwelt und Anwohner berücksichtigt wurden. Viele Auflagen sind nicht erfüllt, was uns sehr nachdenklich stimmt. Ein Flughafenprojekt ist ja nicht ein Projekt, das in wenigen Monaten aus dem Boden gestampft wird, auch die Flughafendirektion weiss, dass es sich dabei um einen langen Prozess handelt. Es hätte also genügend Zeit zur Verfügung gestanden, um die Anliegen auch wirklich umzusetzen.

Da die Erfüllung nicht gegeben ist, wurde die Verbindlichkeit in dieser Vorlage geprüft. Diese Verbindlichkeit ist teilweise nur sehr vage geregelt, es fehlen Termine und es ist nicht klar, bis wann die Absichtserklärungen umgesetzt sein müssen.

Diese Überlegungen führen dazu, dass die SP beantragt, die Vorlage an die Regierung zurückzuweisen. Der Rückweisungsantrag beinhaltet, die Regierung zu beauftragen, die berechtigten Anliegen der Umwelt und der Anwohner in der Vorlage verbindlich zu regeln, insbesondere auch mit den nötigen terminlichen Vorgaben. Der Rückweisungsantrag wurde mit einer Mehrheit in der SP-Fraktion gutgeheissen. Wenn eine verbindlichere Regelung zustande kommt, könnte auch dem Referendum, das zu einer Volksabstimmung führt, besser begegnet werden.

Patrizia Bognar: Das Geschäft gab sehr viel zu reden, die Kommission wurde sehr gut dokumentiert.

Über die Nachteile eines Flughafens muss nicht viel gesprochen werden. Seit 50 Jahren lebt die Bevölkerung mit dem Flughafen, und offenbar hat sich die Situation so verschärft, dass sie ihn in dieser Form nicht mehr möchten. Die Bevölkerung wünscht keinen weiteren Ausbau. Diese Situation muss ernst genommen werden.

P. Bognar kann dazu aber nur ihr Mitgefühl aussprechen. Sie ist weder in Paris noch in Bern direkter Verhandlungspartner. Enttäuscht ist P. Bognar auch über die Politik, die nur über die Nachteile spricht. Ein wesentlicher Vorteil müsste genannt werden: Wir haben das Mitspracherecht im Verwaltungsrat. Dieser Vorteil darf nicht unterschätzt werden. Es wird stark von der betreffenden Person abhängen, unsere Anliegen dort einzubringen. P. Bognar sieht eine Chance im Mitbestimmen und im Ernstnehmen der Partner.

Zuletzt stellt sich also nur eine Frage: Wollen wir mitreden oder draussen bleiben?

Rita Bachmann: Der Ausbau eines binationalen Flughafens ist schon verschiedentlich von CVP-Seite her befürwortet worden. Unser Flughafen Basel-Mülhausen hat unbestrittenermassen einen grossen Stellenwert in Bezug auf die Wirtschaftsförderung. Die Gewohnheit, sofort mit Arbeitsplätzen zu argumentieren, erachtet R. Bachmann nicht unbedingt als ideal. Trotzdem möchte sie hier zwei Zahlen nennen:

1985 waren in Basel-Mülhausen 1'500 Personen beschäftigt, 1998 waren es bereits 4'785 Personen!

Dass mit dem geplanten Ausbau keine Höhenflüge in Richtung Interkontinentalflughafen anvisiert werden, dazu fehlt uns das notwendige Einzugsgebiet von 10–12 Mio Menschen. Es wurde auch bei den Beratungen durch die beiden Kantonsregierungen und durch den Flughafendirektor betont, dass wir uns auf einen leistungsfähigen Europaflughafen positionieren wollen.

Die Kommission hat auch bei den Anhörungen die Bedenken und Ängste der Bevölkerung jederzeit sehr ernst genommen und sie im Landratsbeschluss separat explizit aufgenommen.

Dass die Auflagen nicht griffiger ausgefallen sind, ist jedoch ein Produkt der rechtlichen Situation. Der Flughafen untersteht dem französischen Recht. Die Bedeutung der am 11. Juni 1998 für den Landrat beschlossenen Zusammenarbeitsvereinbarung darf dabei nicht übersehen werden. Ohne diese Vereinbarung hätte unser Kanton Null Einfluss. Der Ausbau des Flughafens würde trotzdem realisiert.

R. Bachmann denkt, dass während der gesamten Vorbereitungsphase die Bedenken der Bevölkerung nicht ungehört geblieben sind. In Anbetracht der grossen Bedenken aus den Gemeinden Allschwil und Binningen, wie auch einem grossen Teil der übrigen Bevölkerung, geben wir dem Controlling einen ganz besonders grossen Stellenwert.

Es ist nicht nur zu hoffen, es sollte sogar selbstverständlich sein, dass die Anwohnerschaft in regelmässigen Abständen über die Einhaltung der Abmachungen dokumentiert würde. Eine Veröffentlichung halb- oder vierteljährlich über die Kontrollmöglichkeiten wäre durchaus angebracht und sicher strategisch nicht ungeschickt!

Die CVP-Fraktion befürwortet den Investitionsbeitrag einstimmig. Sie stösst sich aber daran, dass bei der Vergabe der Aufträge für den Ausbau des Flughafens die Schweiz nur sehr marginal berücksichtigt worden ist.

Je nachdem, wie die heutige Beratung ausfällt, behält sich die CVP-Fraktion vor, einen Antrag zu stellen.

Bruno Steiger: Mit Befremden nimmt die Mehrheit der Fraktion der Schweizer Demokraten zur Kenntnis, dass

sich seit den Beratungen zur Vorlage 98/13, Zusammenarbeitsvereinbarung, betreffend verbindliche Umweltauflagen und Mitspracherecht der betroffenen Bevölkerung auch in der vorliegenden Investitionsvereinbarung nichts Wesentliches verändert hat.

Auch die landrätliche Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission hat es leider nicht fertig gebracht, rechtlich verbindliche Umwelt- und Bewohnerschutzmassnahmen mit dem vom Kanton Basellandschaft geforderten Investitionskredit von 33,5 Millionen Franken zu verknüpfen.

Die im Landratsbeschluss von der Kommission aufgeführten Auflagen unter Ziffer 2, respektive 4, sind unverbindlich und reine Kannformulierungen. Es kann also nicht einmal garantiert werden, ob überhaupt und in welchem Umfang bei Nichterfüllen einzelner Auflagen der Investitionsbeitrag gekürzt werden kann. Schon aus diesem Gesichtspunkt kann die vorliegende Investitionsvereinbarung als Mogelpackung bezeichnet werden.

Die unlängst gemachte Aussage der Flughafenleitung, dass, verglichen mit der Zunahme des Flugverkehrs, der Fluglärm rückläufig sei, ist eine zynische Behauptung gegenüber der direkt betroffenen Bevölkerung und entspricht in keiner Weise der Wahrheit. Es zeigt aber auf, wie wenig ernst die Anliegen der direkt betroffenen Bevölkerung genommen werden.

Die betroffenen Wohngebiete liegen auf Schweizer Boden und werden heute mit durchschnittlich 100 Starts pro Tag/Nacht überflogen. 80% dieser Starts führen über Allschwil und haben sich zwischen 1994 und 1997 vervierfacht. In der Ferienzeit erfolgen zwischen 20 Starts am Morgen zwischen 6 und 7 Uhr. Einmal ausschlafen ist bei diesen Bedingungen nicht möglich!

Auch die sogenannte S- Schleife, über die zirka die Hälfte der Starts abgewickelt wird, wird in den meisten Fällen nicht eingehalten. Von daher ist es unverständlich, dass langfristig bereits schon eine zweite Nord/Südpiste vorgesehen wird.

Das darf nicht so weitergehen, denn sonst verlieren die vom rasant zunehmendem Fluglärm betroffenen Gemeinden an Attraktivität. Der Lärmempfindlichkeitsstufenplan in den Wohnzonen kann nicht mehr eingehalten werden und Schadenersatzforderungen werden folgen. Gute Steuerzahler werden abwandern und nur diejenigen, die man nicht unbedingt will, bleiben.

Eine namhafte Verlagerung der Starts Richtung Süd auf die Ostwestpiste dürfte sich anhand der ernüchternden Antwort des Bundesrats auf Leserbriefe hin als Illusion erweisen. Obwohl bis jetzt die meisten Starts und Landungen via Hauptflugroute Richtung Nord/Süd über bevölkerungsreiche Orte wie Allschwil, Binningen und Basel West, also über eidgenössischem Hoheitsgebiet, abgewickelt werden, meint der Bundesrat in seiner Antwort, dass wir das in Kauf nehmen müssen aus Rücksicht auf die elsässischen Wohngebiete, obwohl die Bevölkerungsdichte

unter französischem Hoheitsgebiet viel geringer ist als bei uns.

Auch die Schweizer Demokraten anerkennen den bestehenden Euroairport als Verbindungsmittel für den Wirtschaftsstandort Basel und Umgebung.

Wir wollen aber keinen Interkontinentalflughafen im Umfeld von dichtbesiedeltem Wohngebiet und wehren uns gegen den von der Flughafenleitung angestrebten – rein auf Expansionskurs ausgerichtete – Wettbewerb mit anderen nichtschweizerischen Flughäfen.

Trotz Zusammenarbeitsvereinbarung und einer allfälligen finanziellen Beteiligung des Baselbiets, bestimmt aufgrund des Staatsvertrages Artikel 4 nach wie vor Frankreich über die umstrittenen Startrouten und Direktstarts, über die Nachtflugverbote bzw. -ausnahmebewilligungen, die ja vor allem ein Stein des Anstosses für viele lärmgeplagte Baselbieter sind.

Ohne eine finanzielle Beteiligung und Verpflichtung des Baselbiets könnte von Regierungsseite sogar unbefangener, ohne Rücksicht auf nationale und regionale Interessen, gegen die entsprechenden Entscheide am Flughafen Basel-Mülhausen opponiert und zum Beispiel auch eine Änderung des Staatsvertrages im Sinne einer paritätischen Mitsprache besser durchgesetzt werden.

Nach Meinung der Schweizer Demokraten überwiegen die Nachteile contra die wirtschaftliche Notwendigkeit, so dass wir auch nicht einsehen, wieso sich unser Kanton an diesen Investitionslärmkosten beteiligen soll.

Die Schweizer Demokraten lehnen daher grossmehrheitlich den Investitions-Beitrag ab.

Alfred Zimmermann beginnt mit zwei persönlichen Erfahrungen. Jeden Morgen um 6 Uhr wird er von den startenden Flugzeugen geweckt – womit er leben kann. Kürzlich aber wurde A. Zimmermann um 23.50 Uhr von einem grossen Donnervogel geweckt, 10 Minuten später folgte ein weiteres Flugzeug, das nur 750 m über seinem Haus vorbeiflog. Die S-Volte wurde also nicht eingehalten.

A. Zimmermann musste zur Kenntnis nehmen, dass diese beiden nächtlichen Starts vollkommen legal sind, sie entsprechen der Regelung, die sich der Flughafen selber gegeben hat. Eine Kontrolle gibt es nicht. Diese Regelung ist anwohnerfeindlich und rücksichtslos.

Die im Landratsbeschluss enthaltenen Auflagen sind demnach ungenügend, zu schwach und nicht verbindlich. Es geht nicht nur um die Ausnahmen in der sog. Sperrzeit zwischen 24 und 5 Uhr morgens. Der gesamte Nachtbetrieb hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Expressflugzeuge starten und landen die ganze Nacht. Wohlweislich starten und landen sie im Nordsektor, wo weniger Leute leben. Auch die Elsässer wehren sich seit einigen Jahren heftig gegen den zunehmenden Fluglärm.

Regionalflyghafen Ja, aber kein europäischer Umsteigeflyghafen und keine europäische Frachtdrehscheibe!

Wir sehen ein, dass Basel einen regionalen Flughafen braucht. Aber heute hat dieser Flughafen mit seinen 3 Mio Flugpassagieren bereits ein überregionales Ausmass erreicht. Die Fracht hat letztes Jahr um 20% zugenom-

men. Diese Fracht kann nicht nur aus der Region stammen.

Sie wird auf Hunderten von Kilometern sogar von Frankfurt heran gekarrt, weil es billiger ist, sie hier zu verfrachten.

Jedes Wachstum, das erreicht wird, wird hochgejubelt und man denkt nicht daran, wie eine solche "Erfolgsmeldung" auf die Bevölkerung wirkt. Wenn der Flughafen nur regional genutzt würde, müsste er nicht ausgebaut werden!

Zur Lärmentwicklung: Es gibt einen Bericht über die Lärmentwicklung, der im Rathaus in Basel eingesehen werden kann. Die Prognosen für das Jahr 2010 sind, dass Allschwil und Binningen flächendeckend mit massiv mehr Lärm zu rechnen haben, auch für den Fall, dass modernste Flugzeuge eingesetzt werden. Dasselbe gilt für Basel. Zu den Auflagen im Landratsbeschluss: Diese Auflagen sind nicht neu, sie werden schon seit ca. 15 Jahren erhoben – erfolglos! Es gibt allerdings Teilerfolge, sie sind aber unbedeutend und unverbindlich. So sammelt beispielsweise die Ombudsstelle die Reklamationen und mahnt den Flughafen, sie zu beantworten. Ein Kontrollorgan im eigentlichen Sinn gibt es nicht, und Massnahmen werden ebenfalls nicht ergriffen.

Zur Wirtschaftsförderung: Es handelt sich dabei um ein wunderbares Zauberwort! Beim Flugbetrieb geht es um eine Wachstumsbranche ohnegleichen. Jetzt schon wird betont, dass der 3. Ausbau selber finanziert werde! Jetzt sollen noch staatliche Beiträge fliessen, aber beim nächsten Ausbau soll dies nicht mehr notwendig sein.

Die Grünen sprechen sich dagegen aus, dass der Staat Gelder für ein Unternehmen gibt, das so wächst wie der Flughafen. Und dies erst noch auf Kosten der Anwohner!

Wir sind VolksvertreterInnen, und wenn auch nicht alle Post, die in den letzten Tagen eingetroffen ist, gelesen werden konnte, muss der Appell der Bevölkerung ernst genommen werden.

Die Grünen beantragen Rückweisung der Vorlage an die Regierung mit dem Auftrag, zusammen mit dem Regierungsrat von Basel-Stadt rechtlich verbindliche Bedingungen für einen rücksichtsvollen Luftverkehr auszuhandeln.

Gerold Lusser ist mit dem Flughafen aufgewachsen und von daher auch mit ihm verwachsen. Grundsätzlich findet G. Lusser den Flughafen gut. Trotzdem möchte er einige Aspekte nennen, die nur genannt werden können, wenn man den Flughafen direkt erleben muss.

Die Sorgen der 60'000 betroffenen Anwohner müssen ernst genommen werden, denn die Belästigungen durch den Flughafen können gesundheitliche Probleme zur Folge haben. Viele Menschen sind in ihrem Empfinden, in ihrem Tagesablauf und ihrer Arbeitsfähigkeit durch die Emissionen, die der Flughafen mit sich bringt, deutlich beeinträchtigt.

Die grundsätzlichen Probleme müssen ausdiskutiert werden. Ein grosser Teil unserer Bevölkerung, fast ein Viertel, ist täglich unfreiwillig mit dem Flugplatz verbunden. Wir als Volksvertreter müssen diese Stimmen wahrnehmen und in den Entschluss aufnehmen, dann kommen wir unserer Aufgabe pflichtgerecht nach.

G. Lusser ist der Auffassung, dass es möglich sein sollte, griffigere Massnahmen zu bestimmen, auszuhandeln und zu beschliessen. Es wäre möglich, mit einer Arbeitsgruppe innerhalb von einigen wenigen Monaten ein Pistenbewirtschaftungskonzept auszuarbeiten, ohne Qualitätseinbusse, das uns in der Anflugschneise Allschwil – Binningen – Schönenbuch um 50% entlasten würde. Wir dürfen nicht aus irgendwelchen wirtschaftlichen oder anderen Interessen jetzt einfach Ja und Amen sagen!

In diesem Zusammenhang muntert G. Lusser den Landrat auf, Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat zu beschliessen.

Max Ribi: Das Problem, über das wir diskutieren, hat eigentlich nicht viel mit der Vorlage zu tun, sondern es hat mit der Beziehung zwischen Flughafen und Nachbarschaft zu tun. Es geht um eine Frage des Vertrauens, eine Frage des Masshaltens.

M. Ribi bezeichnet sich als "gemässigten" Allschwiler. Er weiss, dass wir in einem dualen Weltsystem leben, jede Erfindung hat Vor- und Nachteile. Wenn die Vor- und Nachteile gleichmässig verteilt wären, hätten wir keine Probleme. Da dem nicht so ist, stellt sich vor allem die Frage, wieviel von der Kehrseite akzeptabel ist, wieviel können wir ertragen und erdulden.

Lärmschutz: Der Lärmschutz ist eine Bundesverordnung. Und zwar eine der teuersten, die es gibt. Allschwil musste den Lärmschutzplan ausarbeiten. Lärmempfindlichkeitsstufe 2 heisst Wohngebiet, Stufe 3 Gewerbegebiet oder stark beeinträchtigt Wohngebiet. Wenn in Stufe 3 gebaut werden soll, bestehen Auflagen wegen Lärmschutz. Es ist nicht logisch, dass derjenige, der den Lärm erdulden muss, Massnahmen gegen denjenigen ergreifen muss, der den Lärm verursacht.

M. Ribi fragt RR E. Belser, wie er als Vertreter des Kantons dafür sorgen will, dass das, was in Lärmstufe 2 eingereicht ist, auch eingehalten wird? Allschwil ist relativ nah bei den 60 Dezibel, die maximal zu ertragen sind. Wenn der Verkehr im Flughafen noch zunimmt, können diese Werte nicht mehr eingehalten werden, und Massnahmen müssten ergriffen werden.

Risikoanalyse: Sie hat auch mit der Katastrophen-Einsatzplanung zu tun. Ist der Kanton bereit, in einem Katastrophenfall sofort Einsätze leisten zu können?

M. Ribi beantragt aus den erwähnten Punkten Rückweisung der Vorlage an die Kommission. Die Beratungen sollen mit "gemässigten Personen" nochmals aufgenommen werden, damit der Vorlage zugestimmt werden kann.

Hanspeter Frey: Wir können unsere Wünsche nur ein- und durchbringen, wenn wir auch die Chance haben mitzureden. H.P. Frey wünscht sich für Allschwil und Umgebung, dass wir soviel wie möglich Einfluss auf die Entwicklung des Flughafens nehmen können. Es ist Tatsache, dass der Flughafen einen grossen Beitrag zur Prosperität des Wirtschaftsraumes Basel beiträgt. Arbeitsplätze können erhalten werden und neue geschaffen werden.

Wenn wir mitreden können, indem wir uns einkaufen, erreichen wir mehr, als wenn wir nur die Faust im Sack machen. So können wir die Mitgestaltung von Gebührenordnungen durchsetzen, z.B. höhere Gebühren für lärmbelastende Maschinen. Wir können Einfluss nehmen auf die Einhaltung von Abflug- und Anflugrouten. Im weiteren können wir beim Pistenbenützungskonzept und bei Ausbauwünschen mitreden.

Würden wir uns finanziell nicht beteiligen, wären wir endgültig weg vom Fenster.

H.P. Frey befürwortet die Vorlage und wünscht sich, dass dem Kredit zugestimmt wird – nicht zuletzt auch zum Wohle der Bevölkerung von Allschwil. In der Detailberatung wird er drei Anträge stellen.

Sabine Stöcklin macht Opposition. Sie beantragt Nicht-eintreten auf die Vorlage, und dies mit der allgemeinen Begründung, dass es heute nicht angezeigt ist, den Flugverkehr zu verbilligen.

Ökonomische Begründung: Der Flugverkehr ist eine Wachstumsbranche, die weltweit steigende Zahlen verbucht. Die Fluggesellschaften erwirtschaften alle Gewinne. Der Flugverkehr hat demnach die öffentliche Subventionierung nicht nötig, und er wird trotzdem wachsen. Start- und Landeplätze sind ein knappes Gut und von daher begehrt. Es geht also um einen marktwirtschaftlichen Mechanismus, nämlich ein knappes Gut mit hohen Preisen zu verkaufen. Das Wertschöpfungspotential ist vorhanden.

Ökologische Begründung: Der Flugverkehr ist im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln besonders umweltbelastend. Die Emissionswerte sind immer erhöht. Im gesamten Interesse der Bevölkerung sollte der Flugverkehr also nicht angeheizt und weiter verbilligt werden.

Wirtschaftspolitische Begründung: Der Wachstumsimpuls durch die öffentliche Hand ist nicht notwendig. Die Eigen-dynamik ist vorhanden. Die Strategie, den Luftverkehr staatlich zu verbilligen, ist nicht nachhaltig. Der wirtschaftliche Impuls sollte in nachhaltige Projekte gesetzt werden. Wenn wir 33,3 Mio Franken für eine staatliche Förderpolitik in den Verkehrsbereich ausgeben, müssten wir dies dort tun, wo Nachhaltigkeit zentral ist.

Politische Begründung: S. Stöcklin bringt das Wort "Mitsprache" ein. Sie staunt, wie praktisch alle bürgerlichen Politiker im Landrat behaupten, dass wir im Verwaltungsrat Einsitz haben müssen, um mitreden zu können.

Wenn dies bei jedem Umweltschutzproblem realisiert werden sollte, müssten in jedem Verwaltungsrat unserer Industrie- und Gewerbebetriebe staatliche VertreterInnen Einsitz haben. Dies geht ja wohl nicht!

S. Stöcklin ist der Auffassung, dass auch beim Flughafen die Anwohnerschutzinteressen durchgesetzt werden könnten. Sie hat zu diesem Thema heute ein Postulat eingebracht, das fordert, die politischen Strukturen zu entwickeln, um die Umweltinteressen im Flughafen durchsetzen zu können.

S. Stöcklin beantragt Nichteintreten.

Andrea Von Bidder: Gemäss Aussagen der BL Zeitung wurden 1997 gemäss Euroairport insgesamt 147 Sondergenehmigungen für Starts und Landungen in der Nacht registriert. Das heisst, dass in 5 Tagen 2 Ausnahmen bewilligt worden sind! Wenn einem Kind alle 5 Tage zwei Ausnahmen ohne Konsequenzen zugelassen werden, wird kein Gebot oder Verbot zukünftig mehr etwas erreichen!

Im Landratsbeschluss der Kommission wird in Ziffer 2 die Vorlage eines Beschlussantrages durch die Flughafendirektion an den Verwaltungsrat des Flughafens zur Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen verlangt. A. V. Bidder glaubt gerne an den guten Willen unseres Regierungsrates und einiger weiterer Verwaltungsratsmitglieder. Diese Formulierung aber ist allzu unverbindlich! Auch das angeschlagene Vertrauen wurde bereits erwähnt!

A. V. Bidder bittet, den Rückweisungsantrag an die Regierung zu unterstützen, womit der Ausbau des Flughafens selber in keiner Art und Weise gefährdet ist. Wenn ein Flughafen zum Wohle der Bevölkerung unserer Region gebaut wird, so ist auch die Wohnqualität und nicht allein die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.

Esther Aeschlimann: Wir sind immer noch in der Eintretensdebatte und E. Aeschlimann möchte zum Rückweisungsantrag Stellung nehmen. Sie spricht im Namen einer starken Minderheit der SP-Fraktion, die alle Rückweisungsanträge ablehnt. Sie ist der Meinung, dass der Level, Verbesserungen durchzusetzen, im Moment erreicht ist. E. Aeschlimann hat in der VGK miterlebt, wie über Stunden und Tage über den Flughafen diskutiert wurde. Eine Rückweisung würde nichts bringen.

Das Problem "Flughafen" muss längerfristig immer wieder mit Verhandlungen auch hinter den Kulissen angegangen werden.

Es gibt in der SP-Fraktion auch eine starke Minderheit, die weiter beim Flughafen mitreden möchte. Wir stellen die Frage, was wir gewinnen würden, wenn wir den Kredit ablehnen würden? Der Flughafen wird gebaut, Steuergelder werden allemal verwendet, ob sie nun vom Kanton oder vom Bund stammen.

Die Kommission hat festgestellt, dass der Landratsbeschluss massiv erweitert wurde, und einiges erreicht wer-

den konnte. Richtig ist allerdings, dass die Verbindlichkeit noch zu wünschen übrig lässt.

Philipp Bollinger: Der Flughafen ausbau wird verwirklicht, ob wir Ja oder Nein stimmen. Steuergelder werden dafür eingesetzt. Persönlich denkt Ph. Bollinger, dass der Flughafen keine wirtschaftliche Förderung nötig hat, es handelt sich um eine boomende Branche.

Mit der Kreditsprechung versuchen wir unser Mitspracherecht zu sichern. Es wurde immer wieder erwähnt, dass dieses Mitspracherecht ein wichtiges Anliegen ist. Gleichzeitig wird aber signalisiert, dass dies nicht weiter als bis anhin gehen wird. Im Hinblick auf eine allfällige Abstimmung in Basel-Stadt und bei uns müssten wir versuchen, möglichst viele Bedingungen der Anwohnerschaft der umliegenden Gemeinden in unseren Beschluss einfließen zu lassen. Wichtig sei ein Controlling, wurde erwähnt. Wie soll ein Controlling funktionieren, wenn nicht klare Bedingungen vorgegeben sind? In diesem Sinne bittet Ph. Bollinger, dem Antrag von E. Nussbaumer auf Rückweisung an den Regierungsrat zuzustimmen.

Emil Schilt: Ohnmacht macht sich breit! Die Situation ist verworren. Einmal mehr muss ein Nichtbeachten unserer Region konstatiert werden. Es wurde erwähnt, dass der Vertrag Frankreich-Schweiz bestimmend sei. Wir können hier im Landrat noch so viel reden, Bern ist massgebend.

Für E. Schilt ist die jetzige Situation nicht tragbar.

Roger Moll: Eine langfristig tragbare Entwicklung – dies war einmal ein Titel im Binniger Amtsblatt. Diesen Ausdruck hat R. Moll in allen bisherigen Voten nicht gehört.

Wichtig wäre, dass sich beide Seiten gegenseitig ernst nehmen. Ein offener Dialog müsste geführt werden. Auch von den Gemeinden und der Regierung her.

Es gibt vier speziell wichtige Punkte, die eine gute Gewichtung in der Beurteilung erhalten sollten: Direktstarts, Nachtflugverbot (gleiche Zeiten wie in Zürich), Standläufe und Emissionsgebühren für ältere Flugzeuge.

Für R. Moll persönlich fehlt ein Zeitraster, Verbindlichkeiten sind nicht angegeben. Für jedes Projekt, gleich welchen Ausmasses, sind üblicherweise Terminzeitraster und Verbindlichkeiten ausserordentlich wichtig. Dazu wünscht R. Moll von RR E. Belser eine Antwort.

Jacqueline Halder: Die Bevölkerung von Allschwil und Schönenbuch erwartet, dass sie von J. Halder vertreten wird. Ganz zu Beginn wurde erwähnt, dass Fehler gemacht worden sind, die Bevölkerung sei nicht ernst genommen worden. Allschwil wird auch heute noch nicht ernst genommen, die Bevölkerung bleibt misstrauisch.

Auch bis anhin waren Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens, trotzdem haben die Nachtflüge jährlich zugenommen. Wenn J. Halder nachts um drei oder vier Uhr erwacht, hört sie immer wieder Standläufe, obwohl von verschiedener Seite versichert wurde, dass vor morgens

um 6 Uhr keine Standläufe durchgeführt würden. Die Euphorie betreffend der Schaffung von Vertrauen wird in Allschwil nicht gross gespürt.

Wenn es nur darum ginge, die Infrastruktur im Flughafen zu verbessern, dann könnte allenfalls noch zugestimmt werden. Die Realität sieht aber ganz anders aus. Basel-Mülhausen ist kein Regionalflughafen mehr, sondern er ist für die Schweiz ein Landesflughafen und für Frankreich ein internationaler Flughafen. Die Prognosen für das Jahr 2020 sind 8,5 Mio Passagiere, also fast eine Verdreifachung von heute und eine Verdoppelung der Flugbewegungen von heute.

Wir müssen versuchen, dieser Entwicklung Grenzen zu setzen. J. Halder bittet, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Landratspräsident **Claude Janiak** bricht die Eintretensdebatte hier ab, sie wird am Nachmittag weiter geführt.

Für das Protokoll:
Marianne Knecht, Protokollsekretärin

*

Nr. 1746

Frage der Dringlichkeit:

1999/002
Interpellation der Landräte des Bezirks Laufen vom 14. Januar 1999: Aktuelle und künftige Situation am Kantonsspital Laufen

1999/003
Interpellation von Gerold M. Lusser vom 14. Januar 1999: Fristlose Entlassung des chirurgischen Chefarztes im Kantonsspital Laufen

1999/004
Interpellation von Peter Brunner vom 14. Januar 1999: Situation im Kantonsspital Laufen

Regierungsrat Eduard Belser erklärt sich bereit, diese drei dringlichen Interpellationen heute Nachmittag zu beantworten.

://: Der Dringlichkeit wird zugestimmt.

1999/005
Interpellation von Danilo Assolari vom 14. Januar 1999: Rationierung von Medikamenten aus Kostengründen

Regierungsrat Eduard Belser ist nicht bereit, die dringliche Interpellation von D. Assolari betreffend Rationierung von Medikamenten aus Kostengründen heute zu beantworten.

Danilo Assolari sieht ein, dass das Spital Laufen grössere Dringlichkeit hat und zieht Dringlichkeit zurück.

Für das Protokoll:

Marianne Knecht, Protokollsekretärin

*

Begründung der persönlichen Vorstösse

Nr. 1747

1999/002

Interpellation der Landräte des Bezirks Laufen vom 14. Januar 1999: Aktuelle und künftige Situation am Kantonsspital Laufen

Nr. 1748

1999/003

Interpellation von Gerold M. Lusser vom 14. Januar 1999: Fristlose Entlassung des chirurgischen Chefarztes im Kantonsspital Laufen

Nr. 1749

1999/004

Interpellation von Peter Brunner vom 14. Januar 1999: Situation im Kantonsspital Laufen

Nr. 1750

1999/005

Interpellation von Danilo Assolari vom 14. Januar 1999: Rationierung von Medikamenten aus Kostengründen

Nr. 1751

1999/006

Motion von FDP-Fraktion vom 14. Januar 1999: Ausbildung der Lehrkräfte der Sekundarstufe I

Nr. 1752

1999/007

Motion von Heinz Aebi vom 14. Januar 1999: Gleichberechtigung für Laufentaler Schülerinnen und Schüler

Nr. 1753

1999/008

Motion von SP-Fraktion vom 14. Januar 1999: Internationale Bemühungen zur Aufhebung der Steuerbefreiung auf Treibstoffen für den Flugverkehr intensiv verstärken

Nr. 1754

1999/009

Postulat von FDP-Fraktion vom 14. Januar 1999: Einrichtung einer Wirtschaftskammer des Strafgerichts

Nr. 1755

1999/010

Postulat von Sabine Stöcklin vom 14. Januar 1999: Sicherung der Umwelt- und AnwohnerInnenschutzes beim Flughafen Basel - Mülhausen

Nr. 1756

1999/011

Postulat von Eric Nussbaumer vom 14. Januar 1999: Kantonales KYOTO-Programm: 33.35 Millionen Franken für Nachhaltigkeit

Nr. 1757

1999/012

Postulat von Matthias Zoller vom 14. Januar 1999: Unterstützung der Gemeinden

Nr. 1758

1999/013

Interpellation von Bruno Krähenbühl vom 14. Januar 1999: Höhe der steuerlichen Vergünstigungen als spezielle Form von Subventionierung

Keine Wortmeldungen.

*Für das Protokoll:**Marianne Knecht, Protokollsekretärin*

*

Nr. 1759

Überweisungen des Büros

Landratspräsident **Claude Janiak** begrüsst zur Nachmittagssitzung und gibt folgende Überweisungen des Büros bekannt:

98/267 Bericht des Regierungsrates vom 22. Dezember 1998: Subventionen an geschützte oder zu schützende Kulturdenkmäler; Beiträge an Gutachten und Expertisen für denkmalpflegerische Massnahmen; **an die Erziehungs- und Kulturkommission**

Eingaben betr. Ausbau Flughafen Basel-Mülhausen; **Kenntnisnahme**

*Für das Protokoll:**Urs Troxler, Landeskanzlei*

*

Nr. 1760

2 98/145

Berichte des Regierungsrates vom 18. August 1998 und der Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission vom 21. Dezember 1998: Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Investitionsvorhaben 1997-2004) (Partnerschaftliches Geschäft)

Fortsetzung

Marcel Metzger geht auf das die Lärmfrage betreffende Votum von Max Ribi ein und klärt, es habe in der Kommis-

sion nie die Meinung geherrscht, Lärmzone 3 sei anzustreben, vielmehr habe er sie erwähnt um beispielhaft aufzuzeigen, dass der Lärm in drei abgestufte Zonen unterteilt ist. Die erwähnten Lärmzonen sind mit Grenzwerten in der Lärmverordnung festgehalten, welche nur den Schienen- und Strassenverkehr erfassen, die Werte für die schweizerischen Flughäfen sind dagegen noch nicht definiert.

Den Rückweisungsantrag an die Kommission von Max Ribi erachtet der Kommissionspräsident zwar als gut gemeint, doch ist er überzeugt, dass damit die Kommission hoffnungslos überfordert wäre und nichts damit gewonnen werden könnte.

RR Eduard Belser bedankt sich für die lebhafte Eintretensdebatte, welche einen schönen Anteil der Probleme auf den Tisch gebracht hat. Der Volkswirtschaftsdirektor erläutert mit der Entwicklungsgeschichte des Flughafens einleitend den Gesamtzusammenhang: Die Entwicklung des Flughafens vom Sternfeld in Birsfelden bis zum Jahre 1998 basiert auf einem Rechtsverhältnis Frankreich/Schweiz und Schweiz/Basel-Stadt. Von Beginn an spielten die wirtschaftliche Bedeutung und schon sehr früh auch der Belastungsaspekt eine wesentliche Rolle. Betroffen war der Kanton Basel-Landschaft zu jedem Zeitpunkt von beiden Aspekten, war aber bisher nicht als eigentlicher Akteur beteiligt.

Das Rechtsverhältnis zwischen der Schweiz und Frankreich wurde nun dergestalt geändert, dass heute die finanzielle Verantwortung zwischen Frankreich und der Schweiz gleichwertig getragen wird. Auf Schweizer Seite ist der Kanton Basel-Landschaft dazugestossen und damit vom rein Betroffenen zum Mitbeteiligten avanciert.

An der Tatsache, dass der Flughafen auf französischem Territorium liegt, und damit Hoheitsrechte für Frankreich verbunden sind, hat sich dagegen nichts geändert.

Das Ausbauprojekt zeigt schwergewichtig Infrastrukturveränderungen auf der Benutzerseite, die Pisten sind dabei von zweitrangiger Bedeutung, einzig durch die Verlängerung der Ost/West-Piste werden günstigere Möglichkeiten für eine umweltschonendere Nutzung des Flughafens geschaffen.

Es geht laut Volkswirtschaftsdirektor um die Frage, wie in Zukunft der wirtschaftliche Nutzen und die Belastung der Bevölkerung besser aufeinander abgestimmt werden können. Ein wesentlicher Faktor ist die Glaubwürdigkeitslücke, welche allseits gewisse Mühe bereitet.

Nach schweizerischer Gesetzgebung ist Basel-Mulhouse ein Landesflughafen wie Zürich oder Genf, während für Bern und Tessin der Titel des Regionalflughafens gilt. Gemäss Leitbild des Flughafens liegt das Schwergewicht auf den innereuropäischen Destinationen und es sind keine Bestrebungen für interkontinentale Flüge vorgesehen.

An die Adresse der Schweizer Demokraten, die den Regierungsrat in den letzten Jahren ordentlich mit Vorstössen zur Beschäftigungslage eingedeckt haben, verweist der Regierungsrat auf die Tatsache, dass der Flughafen während der vergangenen Jahre das bedeutendste regionale Vehikel beim Schaffen neuer Arbeitsplätze war.

Umweltforderungen in den Beschluss aufzunehmen, wäre nicht besonders schwierig, doch wählte Regierungsrat Belser zusammen mit seinem Kollegen Lewin den Weg, von Versprechungen und nicht durchsetzbaren Absichtserklärungen Abstand zu nehmen und lieber bei jedem Punkt klar zu sagen, in welchem Prozessstadium sich ein Thema befindet und wie es sich durchsetzen liesse. Es ist der Wille der Flughafendirektion und des Verwaltungsrates, die schweizerischen und französischen Aufsichtsbehörden zu überzeugen statt mit unwirksamen Befehlen zu belasten.

Zur Anregung, den Staatsvertrag mit Frankreich zu ergänzen oder zu verändern, bemerkt der Regierungsrat, einen so vorteilhaften Vertrag, wie ihn die Schweiz und Frankreich 1949 unterzeichneten, könnte die Schweiz heute, 1999, wohl kaum mehr erreichen.

Auf die Frage der Verbindlichkeit geht der Volkswirtschaftsdirektor anhand der Revision des Pistenbenützungskonzeptes ein, das laut Gerold Lusser die Starts Richtung Schweiz um die Hälfte reduzieren soll. Damit nach geänderten Konzepten geflogen werden kann, müssen in den Lufträumen der Schweiz, Frankreichs und Deutschlands neue Abschnitte gebildet werden.

Das Forcieren der restriktiven Handhabung der Ausnahmegewilligungen innerhalb der Sperrzeit ist eine Frage des Masses. Immerhin konnten die Flüge zwischen zehn Uhr abends und fünf Uhr morgens im Jahre 1997 um 30 Prozent reduziert werden, was - mit Recht gesagt - immer noch zuviel, doch eben nicht bloss Schall und Rauch ist. Zeitlich betreffen die jetzigen Abmachungen das Jahr 2004 als äussersten Zeitrahmen. Die Regierung hegt die Absicht, mit verschiedenen Schritten schneller voranzukommen und nimmt die Anregung von Rita Bachmann auf, die Berichte über die mit "Cimas", einem Lärm- und Luftmessungssystem erfassten Entwicklungsschritte in kürzeren Abständen einzufordern.

Auf die Frage von Max Ribi, was geschehe, wenn die nach dem schweizerischen Raumplanungsgesetz zugeordneten Lärmempfindlichkeitsstufen überschritten werden, antwortet der Regierungsrat, dass auf Seite der Schweiz der Beeinträchtiger dafür geradestehen hat und auch auf französischer Seite weiche die Gesetzgebung nicht radikal von der schweizerischen ab.

Zum Thema Katastrophenplanung hat der Regierungsrat die Kommission mit den entsprechenden Unterlagen bedient; seines Erachtens könnte durchaus wieder mal eine zielgerichtet angelegte Übung organisiert werden, vom theoretischen Ablauf und von den Verantwortlichkeiten her, bestehen an sich keine Unklarheiten.

Zum Nichteintretensantrag von Sabine Stöcklin mit der Begründung, den Flughafen nicht zu subventionieren, sondern die Konkurrenz spielen zu lassen, hält der Regierungsrat fest, es werde keine Fluggesellschaft subventioniert, sondern ein Beitrag an die Infrastrukturen des Flughafens geleistet. Dabei betont der Volkswirtschaftsdirektor, dass die Konkurrenz unter den Flughäfen nicht einfach bei Null liegt. Im Oberrheingebiet liegen verlassene und sich konkurrenzierende Basen von Laar über Söllingen bis Belfort.

Weil der Kanton Basel-Landschaft, vertraglich abgestützt, zum Mitbeteiligten wird, hat die Regierung zukünftig auch zu jedem weiteren Pistenbau ihr Ja oder Nein einzulegen,

weshalb es nicht statthaft ist, das Gespenst eines unkontrollierten Pistenbaus an die Wand zu malen. Regierungsrat Belser bittet abschliessend, auf die Vorlage einzutreten, den eingeschlagenen Weg gemeinsam weiterzuverfolgen, den Rückweisungsantrag an die Kommission sowie die Rückweisungsanträge an die Regierung zurückzuweisen.

Zu den Rückweisungen

Gerold Lusser fände es - nach den relativ klaren Voten zugunsten des Flughafens - doch noch wertvoll, gewisse Visionen zu entwickeln. In Bezug auf einen gewissen Druck scheint ihm noch etwas mehr drinzuliegen, beispielsweise könnten die zehn von Allschwil und Binningen eingebrachten Punkte tel quel übernommen werden. Weiter hätte die Region weit weniger Probleme, wenn auf dem Flughafen nur Flugzeuge der Crossair-Kategorie als Drehscheibe innerhalb Europas verkehren würden. Unverständlich ist laut Gerold Lusser auch, warum es nicht möglich sein soll, den Flughafen mit minutengenauen An- und Abflugzeiten zu regulieren. Es sollte doch möglich sein, am gemeinsamen Tisch mit den Badensern, den Franzosen und "Waggis" einen vorbildlichen, modernen Flughafen zu schaffen.

Das Geschäft soll an die Kommission oder an den Regierungsrat zurückgewiesen und in Bezug auf Mitbestimmung und Verbindlichkeit konkreter überarbeitet werden.

Rita Kohlermann lehnt namens der DFP-Fraktion die Rückweisungsanträge mehrheitlich ab, nachdem durch die regierungsrätlichen Darlegungen klar wurde, dass Rückweisungen nicht das erhoffte Resultat eintragen würden. Der Rat ist aufgerufen, die gegebenen Verfahrensabläufe zu akzeptieren. Die Diskussionen finden zwischen den beiden Luftaufsichtsbehörden statt.

Ein veränderter Staatsvertrag würde sich zweifellos zu Ungunsten der Schweiz auswirken, nicht umsonst sprach in diesem Zusammenhang ein Vertreter des BAZL vom "Miracle de Blotzheim".

Auch die Rückweisung an die Kommission, würde keinen Gewinn eintragen, wenn sich dadurch die Kommission auch nicht - wie vom Kommissionspräsidenten befürchtet - überfordert fühlen würde, doch gelte es zu anerkennen, dass die Kommission an der zwischenstaatlich-rechtlichen Situation nichts verändern kann.

Die Vision von Gerold Lusser möchte die Landrätin auf eine realistische Ebene verlegen, beispielsweise indem der Landrat dem Regierungsrat die Anliegen zu Händen des Verwaltungsrates mitgibt, um sich auf dem Verhandlungsweg gegenüber dem französischen Partner Gehör zu verschaffen.

Max Ribi bedankt sich für die Ausführungen von Regierungsrat Belser. Die ganze Problematik läuft für den Landrat auf eine Vertrauensfrage hinaus; wo das Vertrauen nicht gegeben ist, entsteht ein Nein aus Protest. Deshalb müsste an der Vertrauensbildung gearbeitet werden, was seines Erachtens am ehesten durch ein nochmaliges Zusammensitzen der Verantwortlichen erreicht werden könnte.

Alfred Zimmermann liest den Antrag der Grünen Fraktion vor:

Rückweisung an den Regierungsrat mit dem Auftrag, zusammen mit dem Regierungsrat von Basel-Stadt rechtlich verbindliche Bedingungen für einen rücksichtsvollen Flugbetrieb auszuhandeln.

Dieser Antrag zielt laut Alfred Zimmermann nicht auf einen neuen Staatsvertrag, sondern auf einen Nachtrag des Staatsvertrag und erweist sich somit als schärfere Formulierung als der Antrag der SP.

Ein erfolgreiches Beispiel haben die deutschen Gemeinden nördlich der Anflugschneise des Flughafens Kloten vorgemacht, indem sie mit hartnäckigen, über die Jahre hingezogenen Protesten erreicht haben, dass zwischen den beiden Staaten festgelegt wurde, was statthaft ist und was nicht. Ein solches Vorgehen sollte in der Region Basel ebenfalls möglich sein, zumal auch der berühmte Nachtrag 4 zum Staatsvertrag - Aufteilung der Kosten zwischen den beiden Ländern - innert kürzester Zeit durch einen Notenwechsel zwischen dem Ministerium in Paris und der Schweizer Botschaft beschlossen werden konnte. Alfred Zimmermann fordert rechtlich verbindliche Schritte, weil heute viel Leute die Hoffnung auf Verbesserungen aufgegeben haben und bittet um Zustimmung für den Rückweisungsantrag der Grünen Fraktion.

Willy Müller weist darauf hin, dass die Schweizer Demokraten nicht gegen den Kredit, sondern für die Rückweisung an die Regierung votieren, weil bessere Bedingungen ausgehandelt und eine bessere Kontrolle installiert werden sollen.

Persönlich ist Willy Müller der Meinung, ein Flughafen müsste sich selbsttragend finanzieren können, dass Leute, die sich Ferienflüge nicht leisten können, mit ihren Steuergeldern den Flughafen mitfinanzieren, erachtet er als nicht in Ordnung.

An die Adresse von Regierungsrat Belser bemerkt der Landrat, 70 bis 75 Prozent der Arbeitsplätze am Flughafen würden nicht von Schweizern besetzt.

Schliesslich regt Willy Müller im Rahmen der Infrastrukturverbesserungen an, die Elsässer nicht nach Basel hineinfahren und über die Flughafenstrasse wieder zurück zum Flughafen fahren zu lassen, sondern einen Direktzugang zu schaffen.

Eric Nussbaumer begründet den Rückweisungsantrag der SP mit dem Hinweis, der Rückweisungsantrag der Grünen Fraktion schaffe ein neues Traktandum, während der Antrag der SP die seit langem auf der Traktandenliste stehenden Begehren in ihrer Verbindlichkeit stärke. Deshalb lautet der Antrag: *Die Auflagen zur Auszahlung des Investitionsbeitrages für die Bereiche Umwelt- und Anwohnerschutz sind verbindlich zuregeln, insbesondere sind sie terminlich festzulegen.*

Damit ist ausgesagt, dass es nicht darum geht, neue Themen anzureissen, sondern exakter und verbindlicher zu werden.

Claude Janiak erklärt das Abstimmungsverfahren: Zuerst werden die Rückweisungsanträge an die Regierung gegeneinander ausgemehrt. Der letztlich obsiegende wird dem Rückweisungsantrag an die Kommission gegenübergestellt und der Sieger aus dieser Ausmarchung wird

dem Nichteintretensantrag entgegengestellt. Zum Schluss wird der Entscheid über Eintreten getroffen.

Erste Abstimmung: Antrag SD gegen Antrag SP

Antrag SD: *Rückweisungsantrag an den Regierungsrat vor Gutsprache der Investitionsvereinbarung betreffend Ausbau Euro-Airport Basel-Mülhausen: Die Forderungen der Gemeinden Allschwil, Binningen, Schönenbuch sind verbindlich in diese Vereinbarung einzubeziehen und umzusetzen.*

Antrag SP: *Rückweisung an den Regierungsrat mit folgendem Auftrag: Die Auflagen zur Auszahlung des Investitionsbeitrages für die Bereiche Umwelt und Anwohnerschutz sind verbindlich zu regeln, insbesondere sind sie terminlich festzulegen.*

://: Landrat spricht sich in der Eventualabstimmung für den Rückweisungsantrag der SP aus.

Zweite Abstimmung: Antrag SP gegen Antrag Grüne Fraktion

Antrag Grüne Fraktion: *Rückweisung an den Regierungsrat mit dem Auftrag, zusammen mit dem Regierungsrat von Basel-Stadt rechtlich verbindliche Bedingungen für einen rücksichtsvollen Flugbetrieb auszuhandeln.*

://: Der Antrag der Grünen Fraktion unterliegt in der Eventualabstimmung dem Antrag der SP.

Antrag Max Ribi: *Rückweisung an die Kommission mit dem Auftrag einer vertieften Klärung der in der Eingabe "Allschwil und Schönenbuch wollen leben" aufgeworfenen Fragen.*

Dritte Abstimmung: Rückweisungsantrag SP an die Regierung gegen Rückweisungsantrag an die Kommission von Max Ribi

://: In der Eventualabstimmung entscheidet sich der Rat mit 42 gegen 33 Stimmen für den Rückweisungsantrag der SP an die Regierung.

Vierte Abstimmung: Rückweisungsantrag der SP an die Regierung gegen Nichteintretensantrag von Sabine Stöcklin

Antrag Sabine Stöcklin, SP: *Nichteintretensantrag auf die Vorlage Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen*

://: Der Landrat stimmt grossmehrheitlich für den Rückweisungsantrag der SP an die Regierung.

Fünfte Abstimmung, Hauptabstimmung: Rückweisungsantrag der SP an die Regierung gegen Eintreten auf die Vorlage

://: Mit 54 gegen 28 Stimmen entscheidet sich der Landrat für Eintreten auf die Vorlage.

Detailberatung

Oskar Stöcklin weist auf die zwei Hauptaspekte der nun so lange diskutierten Vorlage hin:

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens und die Wohnqualität der Region. Das eine zu tun und das andere nicht zu vernachlässigen scheint die grosse Kunst zu sein. Sollte nichts unternommen werden, dürfte sicherlich die Wohnqualität leiden. Diese Sorge bewegte die Gemeinderäte von Allschwil und Binningen, aber auch mehr als 1800 Privatpersonen, als sie ihren Forderungskatalog aufstellten bzw. mit ihrer Unterschrift unterstützten. Wenn der Rat die Menschen ernst nehme, trete er auf die Forderungen ein, zumal keine wirtschaftsfeindlich ist, keine den Flughafenbetrieb behindert und keine Arbeitsplätze abbaut. Weil es offenbar nicht mehr drinliege, die Auszahlung des Kredites von der Erfüllung der Forderungen abhängig zu machen, schlägt der Landrat vor, neben der Zustimmung zum Kredit und neben den Auflagen der Kommission zusätzlich die zehn Forderungen der Gemeinden als Petition zu überweisen und neu nach Punkt 3 des Landratsbeschlusses einen Punkt 4 folgenden Wortlautes einzufügen: *Der Regierungsrat wird beauftragt, sich für die Erfüllung der von den Gemeinden Allschwil und Binningen aufgestellten zehn Forderungen einzusetzen.*

Landratsbeschluss über einen Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Investitionsvorhaben 1997-2004)

Titel und Ingress:
Kein Wortbegehren.

Ziffer 2:

Spiegelstrich 1:
Kein Wortbegehren.

Spiegelstrich 2:

Hanspeter Frey beantragt, zwischen 2 und 3 folgende neue Bestimmung einzufügen: *Auf die im Langfristenplan für die Zeit nach dem Jahre 2025 enthaltene zweite Nord/Südpiste parallel wird verzichtet.*

Damit könnte der Kanton sein Recht wahrnehmen, etwas einzubringen, mitzubestimmen und schon heute klarzustellen, dass auf die Parallelpiste Nord/Süd für diesen Regionalflughafen verzichtet werden kann.

Sabine Stöcklin unterstützt den Antrag von Hanspeter Frey, der damit bereits jetzt längerfristig wirksame Planungssignale sendet. Heute, da deutlich wird, wie nah der Flughafen zum Siedlungsgebiet herangerückt ist, muss die Region erkennen, welche Folgen sie durch die Planungen nach dem Krieg zu tragen hat.

Alfred Zimmermann unterstützt den Antrag und lobt Hanspeter Frey für diese vorzügliche Idee.

Robert Piller ist zwar in keiner Art und Weise eine Befürworter ein zweiten Nord/Süd-Piste, doch gibt er im Namen der grossen Mehrheit innerhalb der FDP-Fraktion zu bedenken, ob diese Idee rechtlich nicht enorm fragwürdig ist. Der Landrat glaubt, mit einem solchen Vorstoss mische sich der Kanton Basel-Landschaft in das Hoheits-

recht des Nationalstaates Frankreich ein, wo eben in allen Flughäfen vorgesehen ist, neben den erstellten Pisten noch Raum für Ausweitungen und als Sicherheitszone auszuscheiden. Einen solchen, kontraproduktiv wirkenden Antrag werde Frankreich nicht tolerieren, schon gar nicht auf Anregung des Kantons Basel-Landschaft.

RR Eduard Belser bittet den auf den ersten Blick vielleicht verlockenden Antrag nicht zu unterstützen. Ob eine Parallelpiste je gebaut werden sollte, bestimme Baselland unter der Bedingung mit, dass der Kanton als Partner Vereinbarungspartner bleibt.

Hanspeter Frey glaubt nicht, dass mit seinem Antrag französisches Hoheitsrecht tangiert wird, denn die weiteren Entwicklungen des Flughafens würden vom Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung des Flughafens diktiert und nicht vom fernen Paris.

Robert Piller repliziert, als Kenner des französischen Hoheitsrechtes, dass Basel-Land beim konkreten Vorschlag für eine neue Piste seinen Einfluss massgeblich gelten machen könnte. Heute aber gehe es nicht darum, sondern um die Tatsache, dass Baselland nicht dafür zuständig ist, den im französischen Gesetz vorgesehenen Freiraum neben den bestehenden Pisten zu verunmöglichen.

Antrag **Hanspeter Frey**: *Auf die im Langfristenplan für die Zeit nach dem Jahre 2025 enthaltene zweite Nord/Südpiste parallel wird verzichtet.*

://: Der Landrat lehnt den Antrag von Hanspeter Frey ab.

Antrag Sabine Stöcklin als neuen Abs. 3: *Revision des heutigen Pistenbenützungskonzeptes zur Ermittlung von Flugrouten, welche die Lärmbelastung und das Risiko unter Berücksichtigung der Anzahl betroffener Personen objektiv minimieren, unter Beachtung der in der oben erwähnten Vereinbarung zum Abflugverfahren "Direktstart Hochwald" abgesprochenen Regelung;*

Sabine Stöcklin begründet ihren Antrag mit dem Argument, mit dem Pistenbenützungskonzept sollte nicht nur der Lärm, sondern auch das Risiko minimiert werden. Im Gegenzug könnte dafür der dritte Spiegelstrich von Ziffer 2 vollständig gestrichen werden.

Rita Kohlermann geht davon aus, dass die in Ziffer 3 eingebaute Studie Risikoanalyse nicht einfach als Beruhigungsspiel anzusehen ist. Weiter verweist die Landrätin auf den Umstand, dass der Landrat mit seiner Formulierung vom Beschluss der Regio-Kommission Basel-Stadt abweicht, weshalb sie beim Ratspräsidenten einen mit der grossrätlichen Fassung gleich lautenden Antrag eingereicht hat. Ziffer 3: *Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit dem Flughafen, den zuständigen schweizerischen und französischen Luftfahrtbehörden sowie dem Kanton Basel-Stadt eine Risikoanalyse zu veranlassen.*

RR Eduard Belser fühlt sich gegenüber der Risikoanalyse in ambivalenter Haltung, ist aber im Sinne der Einigkeit

mit Basel-Stadt bereit, die eigene Formulierung fallen zu lassen und jene von Basel-Stadt zu übernehmen.

Gerold Lusser möchte den Antrag Kohlermann im Sinne seines eigenen Antrages, der neben der Risikoanalyse ein Sicherheitskonzept verlangt, ergänzen. Denn eine Analyse nütze wenig, wenn sie nicht umgesetzt werden könne. Nach seinen Recherchen hätten die einzelnen Wehren der Gemeinden zwar einiges unternommen, doch regional übergreifend müsste viel mehr unternommen werden.

Alfred Zimmermann stimmt den Antrag Kohlermann zu, möchte aber zur Sicherheit erst über den Antrag der Regio-Kommission abstimmen und, falls er abgelehnt würde, danach über den Antrag von Sabine Stöcklin befinden.

://: Der Landrat lehnt den Antrag von Sabine Stöcklin ab.

Spiegelstrich 4:

Hanspeter Frey versucht ein weiteres Mal das Mitbestimmungsrecht zu aktivieren, indem er zu den Sperrzeiten folgenden Antrag stellt: Restriktive Handhabung der Ausnahmegewilligungen in der Sperrzeit. Sperrzeiten und Nachtflugsperrung für

- *Linienflüge: Start 24.00-06.00 Uhr, Landung 24.00-05.00 Uhr*
- *Charterflüge: Start und Landung 23.00-06.00 Uhr*
- *Linien- und Charterflüge mit Kapitel II-Flugzeugen: Start und Landung 19.00-09.00 Uhr*

Ziel des Vorstosses ist es, für Basel-Mülhausen eine Annäherung an die Regelungen der anderen Landesflughäfen, insbesondere Zürich Kloten, zu erreichen und damit mit festgeschriebenen Zeiten für jedermann mit klaren Richtlinien festzuhalten, was gilt.

RR Eduard Belser muss Hanspeter Frey antworten, bei den Sperrzeiten handle es sich um einen Bereich, den Baselland und auch der Verwaltungsrat nicht alleine dekretieren können; in der Macht des Kantons liege einzig darauf zu drängen, zu gleichen Verhältnissen wie in Zürich zu gelangen, ohne die Zustimmung von Paris und Bern aber gehe in dieser Frage nichts.

Robert Pillers Argumentation zielt in die gleiche Richtung wie jene des Regierungsrates. Aktuell gehe es zentral um eine Übereinstimmung der Rechtsverhältnisse. Wenn den Bemühungen Erfolg beschieden sein soll, dürfe nun nicht einfach im Befehlston gefordert werden, was nicht ausgehandelt worden ist. Die Thematik der Sperrzeiten gehöre auf die jahrelange Traktandenliste der Regierungen beider Basel, denen Robert Piller volles Vertrauen schenkt, dies offenbar im Gegensatz zu einem Teil der SP-Fraktion.

Antrag Hanspeter Frey, neuer Spiegelstrich 2.4:

Restriktive Handhabung der Ausnahmegewilligungen in der Sperrzeit. Sperrzeiten und Nachtflugsperrung für

- *Linienflüge: Start 24.00 - 06.00 Uhr, Landung 24.00 - 05.00 Uhr*
- *Charterflüge: Start und Landung 23.00 - 06.00 Uhr*

- *Linien- und Charterflüge mit Kapitel II-Flugzeugen: Start und Landung 19.00 - 09.00 Uhr*

://: Der Landrat lehnt den Antrag von Hanspeter Frey ab.

Spiegelstrich 5:

Hanspeter Frey hat genug Rechtsbelehrungen erfahren und zieht deshalb seinen nächsten Antrag zurück. Er ruft den Rat aber dringend auf, der finanziellen Beteiligung zuzustimmen, um wenigstens über den Verwaltungsrat noch einen gewissen Einfluss geltend machen zu können, und damit zu verhindern, dass all die Forderungen für Allschwil, Binningen und Umgebung zum Papiertiger werden.

Spiegelstrich 6:
Keine Wortmeldungen.

Ziffer 3:

Landratspräsident **Claude Janiak** liest den Antrag Rita Kohlermann vor: *Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit dem Flughafen, den zuständigen schweizerischen und französischen Luftfahrtbehörden sowie dem Kanton Basel-Stadt eine Risikoanalyse zu veranlassen.*

Gerold Lusser möchte den Antrag mit der Ergänzung versehen, dass auch ein *Sicherheitskonzept* zu erstellen ist.

RR Eduard Belser erklärt sich mit dem Antrag von Rita Kohlermann einverstanden. Zur Frage des Sicherheitskonzeptes bemerkt er, richtig sei es, sich auf ein solches Ereignis, das je nach Ort die unterschiedlichsten Auswirkungen zeigen könne, einzustellen. Für ein Ereignis auf dem Flughafengelände und der Anrainerzone bestehe ein Notmassnahmenplan mit Datum 3.4.96, der die Übungsstruktur, die Einsatzmittel und die Einsatzabläufe detailliert festhalte. Daraus ersichtlich werde auch, dass die Einsatzmittel des Flughafens vor allem mit den Einsatzmitteln von Basel-Stadt ergänzt werden und dass sich im Ereignisfall sofort ein Mitglied des Krisenstabs des Kantons Basel-Landschaft sowie ein Mitglied des Informationsdienstes bei der Einsatzleitung auf dem Flughafen einzufinden hat. Ereignete sich ein Absturz auf dem Gebiet der Kantone Basel-Stadt oder Basel-Landschaft, so würde die Führung der Ereignisbewältigung durch die entsprechende Organisation des Kantons wahrgenommen. Da in einem solchen Ereignisfall ein viel grösseres, nicht vorher bestimmtes Gebiet betroffen sein könnte, müssten die Einsatzabläufe auch allgemeiner gehalten sein. Grundsätzlich werden zuerst die örtlichen, am nächsten gelegenen Einsatzmittel aufgeboten. Die Schwierigkeit scheint bei der Umsetzung von der auf dem Papier festgehaltenen Organisationen in die Praxis zu bestehen, eine Problematik, die über geeignete Übungen verbessert werden kann. Wichtig erscheint dem Regierungsrat, dass die Führungsstrukturen korrekt geregelt sind und die Alarmierung sämtlicher Ereignisdienste funktioniert.

Rita Kohlermann bittet nach den Begründungen des Regierungsrates, die Aufnahme des Zusatzes "Sicherheitskonzept" in ihren Antrag abzulehnen und bittet, allen Landratsmitgliedern die zu diesem Thema der Kommission verteilten Unterlagen abzugeben.

Gerold Lusser hat sich von der Argumentation überzeugen lassen und zieht seinen Antrag zurück.

://: Der Landrat stimmt dem Antrag von Rita Kohlermann (siehe oben) grossmehrheitlich zu.

Antrag Oskar Stöcklin, einzufügen zwischen Spiegelstrich 3 und 4

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich für die Erfüllung der von den Gemeinden Allschwil und Binningen aufgestellten zehn Forderungen einzusetzen.

RR Eduard Belser spricht sich dagegen aus, diese, teilweise in den Beschluss übernommenen Forderungen teils aufzunehmen, hätte aber nichts dagegen, zu einem späteren Zeitpunkt auf die eine oder andere Forderung einzugehen.

Für **Rita Kohlermann** entspricht die Forderung von Oskar Stöcklin in etwa ihrer Anregung, diese Themen dem Regierungsrat auf die ständige Traktandenliste mitzugeben; im Beschluss dagegen sollte das partnerschaftliche Geschäft nicht damit belastet werden.

://: Der Landrat spricht sich mit 37 zu 32 Stimmen gegen den Antrag von Oskar Stöcklin aus.

Ziffern 4, 5 und 6:
Keine Wortbegehren.

Rückkommen wird nicht beantragt.

Schlussabstimmung

://: Der Landrat stimmt dem Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen mit 57 zu 23 Stimmen zu.

Landratsbeschluss über einen Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Investitionsvorhaben 1997-2004)

Vom 14. Januar 1999

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Dem Flughafen Basel-Mulhouse wird gestützt auf Artikel 4 der Vereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend Zusammenarbeit bei der Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Zusammenarbeits-Vereinbarung) vom 25. November 1997/14. Januar 1998, in Verbindung mit dem Nachtrag Nr. 4 zum Pflichtenheft (Anhang II) des franzö-

sisch-schweizerischen Staatsvertrages vom 4. Juli 1949, an das Investitionsvorhaben 1997-2004 zu Lasten Konto Nr. 8010.361.30 „Euro-Airport“ ein Investitionsbeitrag von maximal CHF 33,35 Mio. bewilligt.

2. Die Auszahlung des Investitionsbeitrages erfolgt gemäss Baufortschritt und unter Berücksichtigung folgender Auflagen:
 - Einhaltung der in der Vereinbarung zum Abflugverfahren „Direktstart Hochwald“ vom 27. April 1998 zwischen der Flughafendirektion, dem Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion des Kantons Basel-Landschaft, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Schweizer Delegation des Verwaltungsrates abgesprochenen Regelung (inkl. Anhang);
 - Fristgerechte Realisierung der Verlängerung der Ost/West Piste um mindestens 220 Meter im Jahr 1999 und namhafte Verlagerung der Starts Richtung Süd auf die Ost/West Piste;
 - Revision des heutigen Pistenbenützungskonzepts zur Ermittlung von Flugrouten, welche die Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Anzahl betroffener Personen objektiv minimieren, unter Beachtung der in der oben erwähnten Vereinbarung zum Abflugverfahren „Direktstart Hochwald“ abgesprochenen Regelung;
 - Restriktivere Handhabung der Ausnahmegewilligungen in der Sperrzeit zwischen 24.00 Uhr und 05.00 Uhr und eine weitere Annäherung der Nachtflugregelung in der übrigen Nachtzeit mit dem Ziel der Handhabung wie bei den anderen schweizerischen Landesflughäfen (insb. Zürich-Kloten);
 - Vorlage eines Beschlussantrages durch die Flughafendirektion an den Verwaltungsrat des Flughafens zur Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen;
 - Sicherung der Möglichkeit eines künftigen Anschlusses des Flughafens an das öffentliche Schienennetz.
3. Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit dem Flughafen, den zuständigen schweizerischen und französischen Luftfahrtbehörden sowie dem Kanton Basel-Stadt eine Risikoanalyse zu veranlassen.
4. Bei Nichteinhalten der unter Ziffer 2 genannten Auflagen oder Nichtrealisierung gewisser Teile des Investitionsvorhabens durch den Flughafen hat der Regierungsrat mit dem Kanton Basel-Stadt und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation Konsultationen aufzunehmen. Er kann mit der Auszahlung zuwarten oder entsprechende Kürzungen vornehmen.
5. Der Regierungsrat berichtet dem Landrat jährlich im Amtsbericht über den Stand der Bemühungen zur Erfüllung der unter Ziffer 2 genannten Auflagen.
6. Die Motion 98/14 von Landrat H. Frey Verlängerung der Ost/West-Piste des Flughafens Basel / Mulhouse wird als erfüllt beschrieben.
7. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 1761

3 98/160

Interpellation von Alfred Zimmermann vom 3. September 1998: Zusammenarbeits-Vereinbarung betreffend Flughafen Basel-Mülhausen. Antwort des Regierungsrates

Regierungsrat Eduard Belser beschränkt sich darauf, die Antwort des Bundesrates auf die Frage, weshalb der Bund ersatzweise in die Finanzierungsverpflichtung der beiden Basler Kantone einsteigen könne, verkürzt wiederzugeben. Die gesetzliche Grundlage für die Verpflichtung, durch den Flughafen nicht selbst finanzierbare Investitionen paritätisch zwischen Frankreich und der Schweiz aufzuteilen, ergebe sich aus dem bereits erwähnten *Nachtrag Nr. 4 zum Anhang 2 des Staatsvertrages* und nicht aus dem Luftfahrtgesetz. Dieser Nachtrag sehe die Gewährung von „à fonds perdu“-Beiträgen vor.

Die konkrete Zusage über die *Sicherung des Investitionsbeitrages von 66,7 Mio Franken* für den anstehenden Ausbau des Flughafens sei unmittelbar nach dem Bundesratsbeschluss vom 19.8.1998 und der Genehmigung des Verpflichtungskredites durch die Finanzdelegation der eidgenössischen Räte am 7.9.1998 erfolgt, in der Winter-session sogar vom Parlament durch Gewährung eines Nachtragskredits bestätigt und anschliessend dem Verwaltungsratspräsidenten des Flughafens sowie den **französischen Behörden** bekannt gegeben worden.

Abschliessend stelle er fest, dass völkerrechtliche Verpflichtungen aufgrund eines Staatsvertrages höher zu gewichten seien als die Landesflughäfen betreffendes Bin-nenrecht.

Alfred Zimmermann verzichtet darauf, Diskussion zu beantragen, und gibt folgende Erklärung ab: Der ganze Ablauf der Beteiligung des Bundes ist – milde ausgedrückt – eine merkwürdige Sache.

Anfangs der 90er Jahre haben sowohl der Nationalrat als auch der Ständerat erklärt, dass keine „à fonds perdu“-Beiträge an den Ausbau der drei Landesflughäfen mehr gesprochen würden. Anlässlich der Revision des Luftfahrtgesetzes im Jahre 1994 sind denn zu diesem Zwecke auch nur noch zinsgünstige Darlehen gewährt worden.

Im Gegensatz dazu hat danach der Bund sich mittels Nachtrages zum Staatsvertrag mit Frankreich zur Übernahme der Hälfte der Investitionskosten des Ausbaues des Flughafens Basel-Mülhausen verpflichtet, was Ruth Gonseth zu einer Interpellation im Nationalrat veranlasst hat. Unbestrittenermassen hat der Bundesrat mit diesem Verhalten sich über einen Parlamentsbeschluss hinweg gesetzt und gegen das schweizerische Luftfahrtgesetz

verstossen, was offenbar Rechtens ist, wenn man von den Schlussfolgerungen eines Gutachtens ausgehen darf.

Hingegen hat es der Bundesrat erneut versäumt, den Nachtrag zum Staatsvertrag vom Parlament ratifizieren zu lassen.

In gleichem Masse undemokratisch ist die Vereinbarung zwischen dem Bund und den beiden Basler Kantonen, weil damit auch die Volksrechte missachtet worden sind.

://: Damit ist die Interpellation erledigt.

Für das Protokoll:

Erich Buser, Protokollsekretär

*

Nr. 1762

1999/002

Interpellation der Landräte des Bezirks Laufen vom 14. Januar 1999: Aktuelle und künftige Situation am Kantonsspital Laufen

1999/003

Interpellation von Gerold M. Lusser vom 14. Januar 1999: Fristlose Entlassung des chirurgischen Chefarztes im Kantonsspital Laufen

1999/004

Interpellation von Peter Brunner vom 14. Januar 1999: Situation im Kantonsspital Laufen

Landratspräsident **Claude Janiak** kündigt an, dass diese drei Interpellationen gleichzeitig behandelt würden, weil sie das gleiche Thema betreffen.

Regierungsrat Eduard Belser ist froh, zu den unerfreulichen Ereignissen im Umfeld des Kantonsspitals Laufen weitgehender als bis anhin Stellung nehmen zu können.

Mit dem Übertritt des Bezirks Laufen zum Kanton Basel-Landschaft habe sich auch die Stellung dieses Spitals verändert, indem es aus einem vergleichsweise geschlossenen Raum heraus plötzlich mit dem ganzen Basler Gesundheitswesen und insbesondere mit der Dominanz der beiden Kantonsspitäler auf dem Bruderholz und in Liestal konfrontiert worden sei. Daran, dass ein gewisser Anpassungsprozess unvermeidlich sein werde, habe von Anfang an niemand gezweifelt.

Der damalige Präsident der Aufsichtskommission der Spitäler, Franz Zumthor, habe sich denn auch relativ rasch mit verschiedenen Problemen im KS Laufen befassen und zu Beginn des Jahres 1996 erkennen müssen, dass sich diese nur mit externer Hilfe wirksam angehen liessen. Auf einen Antrag Franz Zumthors hin habe er dann einer im Spitalbereich erfahrenen Kommunikationsberatungsfirma, der Kobag AG, einen entsprechenden Auftrag erteilt. Die Kobag AG habe im März 1996 einen Problemkatalog vorgelegt und am 14. August des gleichen Jahres in einem Zwischenbericht folgendes festgehalten:

“... Es stellte sich rasch heraus, dass die Probleme tiefer sitzen, erstens im Organisationszustand der Verwaltung, zweitens in der Überlastung oder Überforderung des Verwalters, drittens in einem schwerwiegenden Konflikt zwischen dem ärztlichen Leiter und dem Pflegedienstleiter,

viertens in einem sehr gestörten Verhältnis zwischen dem ärztlichen Leiter und der Anästhesistin und fünftens im problematischen Verhalten des ärztlichen Leiters..."

Beim mehrfach erwähnten ärztlichen Leiter habe es sich übrigens um die hier zur Diskussion stehende Person gehandelt. Im Grunde genommen hätten ihm die Leute der Kobag AG im Sommer 1996 empfohlen, die Führungsspitzen des KS Laufen auszutauschen, wovon er aber aus zwei Gründen Abstand genommen habe. Eine solche Enthauptung nach bloss zwei Jahren seit dem Übertritt zum Baselbiet sei ihm damals als ein Akt erschienen, dem erstens eine gewisse Arroganz Liestals angehaftet und der zweitens eine Schwächung der Position dieses Spitals ausgerechnet zum Zeitpunkt der akuten Auseinandersetzungen um die Spitalisten und das Konkurrenzspital in Breitenbach bedeutet hätte.

Er habe einen moderateren Weg gewählt und im Herbst des Jahres 1996 im Einvernehmen mit dem damaligen Spitalverwalter den ehemaligen Verwalter des Kantonsospitals Liestal, Hans Bider, gewissermassen als Katalysator im KS Laufen eingesetzt mit dem konkreten Auftrag, dieses Spital ohne abrupte Massnahmen und unter voller Aufrechterhaltung des Betriebes in einen normalen Entwicklungsprozess überzuführen und seine Führungsgremien bei der Lösung ihrer strukturellen und personellen Probleme zu unterstützen. Anlässlich der Personalinformation im KS Laufen vom 22. Oktober 1996 habe er die getroffenen Massnahmen mit organisatorischen Argumenten begründet, um niemandem zu stark auf die Zehen treten zu müssen, andererseits aber wörtlich ausgeführt: *"Man kann sich nicht alle Konflikte leisten!"*

In der Folge nimmt **Eduard Belser** zu den in der **Interpellation 99/002** aufgeworfenen Fragen Stellung.

1. Frage: Zuständig für die unmittelbare Personalführung sind die Abteilungsleiter der einzelnen Bereiche. Darüber steht der Spitalverwalter, der nach unserem Personalgesetz und der einschlägigen Verordnung als Dienststellenleiter fungiert und mit entsprechenden Kompetenzen ausgestattet ist.

2. Frage: Seit dem Frühjahr 1998 ist 1 Kündigung ausgesprochen worden gegenüber einer Person, die schon unter dem ehemaligen Spitalverwalter im Zusammenhang mit der Arbeitserfüllung zu Beanstandungen Anlass gegeben hat.

3. Frage: Seit Eintritt des neuen Spitalverwalters haben von den insgesamt mehr als 200 Angestellten 3 Personen das KS Laufen verlassen, 1 zufolge Schwangerschaft, 1 aufgrund selbst gewünschter vorzeitiger und 1 durch ordentliche Pensionierung.

Weitere 3 Personen haben im Vorjahr gekündigt und werden im laufenden Jahr ausscheiden, 2 aufgrund ihres Wunsches, sich beruflich zu verändern, und 1 nach Abschluss einer anderen Ausbildung, um in jenem Beruf tätig zu werden.

4. *Frage:* Über das im Zusammenhang mit dem hier zur Diskussion stehenden Fall laufende arbeitsrechtliche Verfahren hinaus ist noch ein weiteres hängig, das jene Person betrifft, der gemäss Antwort auf 2. *Frage* gekündigt worden ist.

5. *Frage:* Mir ist bekannt, dass es wegen der Art und Weise der Führung der Erstgespräche durch den Spitalverwalter zu Klagen gekommen ist, weil sie bei offener Tür stattgefunden haben, was von einzelnen MitarbeiterInnen als Eingriff in ihre Persönlichkeitsrechte empfunden worden ist. Überdies haben diese Gespräche tendenziell zu lange gedauert.

Die eigentlichen MitarbeiterInnen(qualifikations)gespräche haben der Spitalverwalter und der ärztliche Leiter nur mit dem ihnen nach Organigramm direkt unterstellten Personal und gemäss den Richtlinien und Fragebogen des Personalamtes geführt; diese Gespräche haben in der Regel 3/4 bis 1 Stunde lang gedauert.

6. *Frage:* Die Regierung ist sich sehr wohl bewusst, dass das derzeitige Klima dem Spitalstandort Laufen abträglich ist. Ich habe schon anlässlich meines ersten Besuches im KS Laufen anno 1994 feststellen müssen, dass das betriebsinterne Klima alles andere als erfreulich war und insbesondere die Zusammenarbeitskultur unter den Ko-Chefärzten nicht dem entsprach, was man gemeinhin erwarten darf.

Daran hat sich in den folgenden Jahren leider nichts geändert, wie wir später im Zusammenhang mit den von der Finanzkontrolle in ihrem Bericht vom 7.3.1996 offen gelegten gravierenden Mängeln im administrativen Bereich erneut feststellen mussten. Dort hiess es wörtlich: *“Die Bewirtschaftung der Debitoren ist ungenügend und die durchschnittlich beanspruchte Zahlungsfrist von 900 Tagen zu hoch. Die aus den Jahren 1989 bis 1994 datierenden Ausstände bei den Patientenguthaben belaufen sich auf eine halbe Million Franken.”*

Hans Bider hat in seinem Bericht für den Zeitraum vom 1. Oktober bis 30. November 1996 folgendes festgestellt:

“Das Kantonsspital Laufen ist ein Schmelztiegel von Konflikten, es gibt jede Menge Grabenkämpfe, grosse Defizite in der Begegnungskultur und statt einer bindenden Einheit eine trennende Vielfalt.”

7. *Frage:* Ein Teil der Kritik im Bericht der Kobag AG betraf die EDV. Unter der alten Führung ist es uns nicht gelungen, dieses Problem einer guten Lösung zuzuführen, so dass wir uns im letzten Jahr entschieden haben, die EDV auf SAP umzustellen. Die Umstellung auf dieses globale Informationsprogramm ist bis jetzt ohne nennenswerte Probleme programmgemäss über die Bühne gegangen. Zwischen dem 10. und 20. Dezember haben die Zuordnung und Richtigkeit von etwa 1'500 Rechnungen nach dem alten System bestätigt werden können. Am 1. Januar 1999 ist das neue System in die definitive Produktion aufgestartet worden.

Jede Systemumstellung kann erfahrungsgemäss gewisse Probleme bereiten, doch bin ich diesbezüglich von unseren drei Kantonsspitalern angenehm überrascht worden.

8. *Frage:* Die Mahnungsausstände des KS Laufen per Quartalsende 1998 können im Moment nicht beziffert werden, weil die Buchhaltung noch mit den Abschlussarbeiten beschäftigt ist. Immerhin lässt sich sagen, dass sich die Debitorenausstände von 3'067'000 am Ende des Jahres 1997 innert Jahresfrist auf 3'004'000 vermindert haben.

9. *Frage:* Seit letztem Sommer, als sich an einer baulichen Veränderung ein Konflikt entzündet hat, stehe ich mit dem Chefarzt Chirurgie in ständigem Gespräch. Am 25. September habe ich ein Schreiben an ihn gerichtet, in dem es u.a. hiess:

“Im Gesundheitswesen stehen bekanntlich schwierige und zum Teil auch schmerzliche Anpassungsprozesse an. Der Wille ist da, dass das Kantonsspital Laufen als Teil des Baselbieter Gesundheitswesens erfolgreich daraus hervorgeht. Spannungen müssen dazu aber in einer konstruktiven Art angegangen werden. Ich ersuche Sie, das bei Ihren Äusserungen und Aktivitäten zu bedenken.”

Ich habe das Gespräch im Oktober 1998 weitergeführt und mit einer dem Betroffenen ausgehändigten Protokollnotiz beendet. Parallel dazu habe ich aber auch Vorhaltungen aufgenommen, die bei diesem Anlass zur Sprache gekommen sind.

10. *Frage:* Die Situation hat sich am vergangenen Sonntag mit einer Heftigkeit entwickelt, die mich im Interesse der Sicherheit des Spitalbetriebes und insbesondere eines Mitarbeiters veranlasst hat, als Vorsteher der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion am Nachmittag gegen den Chefarzt Chirurgie Strafanzeige zu erstatten, ihn zu suspendieren und ihm das Betreten des Areals des KS Laufen zu verbieten. Nicht einmal im Nachhinein zweifle ich an der Richtigkeit dieser Massnahmen, die nach meinem Wissensstand auch im Sinne meiner Weisungen vollzogen worden sind.

Die Frage, ob die eingeschriebene und per Express aufgebene Postsendung zum richtigen Zeitpunkt am Bestimmungsort angekommen ist, muss ich im Moment offen lassen, obwohl ich auch diesbezüglich keinen Grund sehe, daran zu zweifeln.

11. *Frage:* Die Information des Personals und der Patientinnen bzw. Patienten habe ich auf Montag, 11. Januar 1999 (vormittags) anberaumt. Basis dafür waren alle von mir unterzeichneten Schreiben. Die Belegärzte habe ich noch am Sonntag mittels A-Post informiert.

12. *Frage:* Die medizinische Betreuung der stationären Patientinnen und Patienten wird von Ko-Chefarzt Dr. Schmid gewährleistet. Zu seiner Unterstützung ist ein Oberarzt des KS Liestal nach Laufen delegiert worden, und er wird dort sicher am kommenden Montag seine Arbeit voll aufnehmen. Zum Zeitpunkt des Vorfalles hat

der suspendierte Chefarzt 5 und sein Ko-Chefarzt 18 stationäre Patientinnen und Patienten betreut.

13. *Frage*: Eine vorherige Konsultation der Belegärzte, der stationären Patientinnen und Patienten habe ich nicht durchgeführt.

14. *Frage*: Ich habe die mir aus Personalkreisen zugegangenen Klagen keineswegs auf die leichte Schulter genommen, mir aus diesem Grund im letzten Herbst und noch vor Weihnachten aus eigener Anschauung ein Bild über die Situation zu machen versucht und entsprechende Massnahmen getroffen. Wenn ich auch von der Richtigkeit der letzteren weitestgehend überzeugt bin, so bin ich nicht sicher, ob die Umsetzung immer mit dem erforderlichen Geschick in die Wege geleitet worden ist.

Ich teile die Meinung der Interpellanten, dass es in Laufen noch einiger Anstrengungen bedarf, um alles wieder ins Lot zu bringen. Aus dieser Überlegung habe ich anfangs Dezember 1998 im Verwaltungsbereich einen Berater mit dem Auftrag eingesetzt, die personellen und organisatorischen Massnahmen zu begleiten. Dieser Berater hat seine Tätigkeit noch im alten Jahr aufgenommen und mir jüngst einen ersten Bericht zukommen lassen.

Aufgrund des Berichtes der Kobag AG und gewisser Bedenken des ehemaligen Verwalters habe ich im Frühjahr 1998 zur Stärkung des KS Laufen auch eine Überprüfung des Belegarztsystems eingeleitet. Ferner habe ich mir vom verstorbenen Professor Dr. Rosenmund einen Bericht über die Situation der Inneren Medizin an diesem Spital mit Verbesserungsvorschlägen unterbreiten lassen, die ich mit den zuständigen Leuten besprochen habe. Als Folge dieser Gespräche ist der Entscheid getroffen worden, eine Chefarztstelle Innere Medizin auszuscheiden. Wir gehen davon aus, diese Stelle bald besetzen, die Belegarztabteilung in eine gemischte Abteilung umwandeln und damit den Betrieb des KS Laufen stärken zu können.

Abschliessend versichere ich Ihnen, dass mich dieses Kantonsspital während meiner ganzen Zeit als Vorsteher der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion sehr stark beschäftigt hat. Wenn mir vorgehalten werden sollte, dass ich im Sommer des Jahres 1996, als die Führung des Spitals aus dem Ruder zu laufen begonnen hatte, anders hätte durchgreifen sollen, so bin ich bereit, diesen Vorwurf heute im Rückblick entgegen zu nehmen. Ich habe damals aus den eingangs geschilderten Gründen anders entschieden. Nach der sonntäglichen Eskalation hatte ich keine andere Wahl mehr, als zu dieser radikalen Klärung Zuflucht zu nehmen, obwohl mir dies für die verschiedenen Betroffenen leid tut.

Einen Weg zurück gibt es nicht mehr, nur noch einen nach vorn in eine bessere Zukunft dieses Spitals innerhalb der von mir skizzierten Rahmenbedingungen.

://: Auf Antrag von Heinz Aebi wird Diskussion bewilligt.

Heinz Aebi bittet Landratspräsident Claude Janiak, die noch offenen Fragen der beiden anderen Interpellationen beantworten zu lassen, bevor über alle drei Vorstösse diskutiert werde.

Eduard Belser geht davon aus, mit der Schilderung der Gesamtsituation im Rahmen der Interpellation 99/002 im Wesentlichen auch die von Gerold Lusser in seiner **Interpellation 99/003** gestellten Fragen beantwortet zu haben. Er habe es aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes vorgezogen, nicht im Detail auf jene Fragen einzugehen, die unmittelbar die beteiligten Personen betreffen. Immerhin könne er zu Protokoll geben, dass das Verhalten der entlassenen Person weder mit ihrer Verantwortung als Chefarzt, noch mit ihrer Stellung als hohes Kadermitglied vereinbar gewesen sei.

Weil andererseits der Regierungsrat als Vertreter des Spitalbetreibers gegenüber der Patientenschaft in der Verantwortung stehe, habe er am letzten Dienstag den Chefarzt Chirurgie fristlos entlassen. Das Personalgesetz sehe eine fristlose Entlassung für jene Fälle vor, wo eine weitere Zusammenarbeit nicht mehr zumutbar sei. Die Meinung, dass dies im vorliegenden Fall zutrefte, sei allseits unbestritten gewesen.

Was die Verbesserung der Situation im KS Laufen angehe, sei der Regierungsrat bereit, alle nötigen Massnahmen zu treffen. Andererseits müsse er hier an alle Beteiligten in Laufen appellieren, sich zusammen zu reisen und auf einander zuzugehen, denn Alt-Spitalverwalter Hans Bider habe seine Feststellungen hinsichtlich der Defizite in der Begegnungskultur vor anderthalb Jahren nicht einfach aus der Luft gegriffen.

Interpellant Peter Brunner mache er in Beantwortung der restlichen Fragen in seiner **Interpellation 99/004** darauf aufmerksam, dass für die fristlose Aufhebung eines Arbeitsverhältnisses wichtige Gründe vorliegen müssten und den davon Betroffenen der Rechtsweg offen stehe. Zu einem solchen Schritt lasse sich die Regierung nicht leichtfertig hinreissen, und sie habe auch in diesem Fall sorgfältig abgeklärt, ob die Umstände ihn nach Treu und Glauben rechtfertigten. Ihm persönlich könne nicht nachgesagt werden, in den elfeinhalb Jahren seiner Regierungstätigkeit einen riesigen Verschleiss an Führungspersönlichkeiten gehabt zu haben.

Das Vorliegen schwerwiegender Umstände schliesse per definitionem die Rücknahme einer fristlosen Kündigung auch im Sinne einer "umfassenden Lösung" aus, wie sie dem Interpellanten vorschwebte.

Zur Frage der Kostenfolge der fristlosen Kündigung könne er im jetzigen Zeitpunkt nur mit dem Hinweis Stellung nehmen, dass die weitere Duldung eines solchen Zustandes ebenfalls etwas gekostet hätte.

Heinz Aebi begrüsst es vorab, dass mit der raschen Beantwortung der drei dringlichen Interpellationen und der heutigen Diskussion der Weg in eine bessere Zukunft dieses Spitals geebnet werde. Allerdings sei es aus Sicht

aller Beteiligten und insbesondere des Spitalbetriebes äusserst bedauerlich, dass es erst zu einem solchen Eklat habe kommen müssen, ehe sich wieder bessere Zukunftsperspektiven abzuzeichnen begonnen hätten. Er hoffe, dass die nun folgende Diskussion in gleich sachlichem Geist geführt werden könne, der die Stellungnahme von Regierungsrat Eduard Belser ausgezeichnet habe.

Was heute als Eklat empfunden werde, sei die Folge einer vielschichtigen Problematik, die sich nicht auf eine Person allein reduzieren lasse, wie die fristlose Entlassung eines einzigen Exponenten den Anschein machen könnte. Leider sei zu befürchten, dass sie mit diesem Akt noch kein Ende gefunden, sondern nur eine zusätzliche Dimension erhalten habe, denn die im personellen, finanziellen und strukturellen Bereich festgestellten Missstände seien keineswegs behoben, sondern bestenfalls thematisiert worden.

Was den für ein Spital ausserordentlich wichtigen personellen Bereich anbelange, müsse er aus den ihm in den letzten Monaten aus sicheren Quellen zugeflossenen Informationen schliessen, dass am KS Laufen zum Personal gar nicht in dem Masse Sorge getragen worden sei, wie man dies von einem öffentlichen Institut mit Fug und Recht hätte erwarten dürfen, sondern, dass im Gegenteil sogar arbeitsrechtliche Bestimmungen verletzt worden seien. Die Regierung wäre gut beraten, diesen Signalen Beachtung zu schenken.

Stark zunehmende Personalfuktuation und sinkendes Vertrauen der Ärzteschaft und der Bevölkerung gereichten einem öffentlichen Spital auch im finanziellen Bereich auf die Dauer zum Schaden, der nur mit guten Strategien und entsprechenden Umsetzungen abgewendet werden könne.

Der strukturelle Bereich werde im Laufental im speziellen von den Nachwehen des Kantonswechsels und einem Überangebot an Spitälern in dieser Region und im allgemeinen von dem auf Stabilisierung der Gesundheitskosten angelegten neuen Krankenversicherungsgesetz beeinflusst, so dass es aus seiner Sicht sehr darauf ankomme, die Anpassungsbemühungen gegenüber der Vergangenheit zu verbessern und zu intensivieren.

Zum Wohle des Laufentals und seines Spitals wünsche er sich künftig eine vorsichtigeren und in der Umsetzung verbesserte Spitalpolitik des Kantons Basel-Landschaft.

Gerold Lusser hat als stiller Beobachter des Gesundheitswesens in den letzten zwanzig Jahren die Erfahrung gemacht, dass Eklats dieser Dimension sich stets kontraproduktiv ausgewirkt hätten. Gerade aus diesem Grund erachte er es als positiv, dass der Rat mit der heutigen Diskussion den Versuch unternehme, die Ereignisse konstruktiv zu bewältigen.

Die fristlose Entlassung eines Chefarztes sei in diesem Lande seines Wissens einmalig; der Anlass dafür müsse wohl gravierend gewesen sein im Sinne der berufsständischen Satzungen oder gar eines Officialdeliktes. Er per-

sönlich bedauere vor allem die von diesem Vorfall ausgehende Verunsicherung der Bevölkerung, auf die nun von politischer Seite unbedingt reagiert werden müsse. Eduard Belser habe mit seiner sachlichen Erklärung und der Versicherung, dass bereits Massnahmen zur Sicherstellung der medizinischen Versorgung ergriffen worden seien, einen ersten Schritt in diese Richtung getan.

Für ihn als Berufskollegen des betroffenen Arztes sei kaum nachvollziehbar, dass es zu einer solchen Eskalation habe kommen können. Aufgrund der ihm vorliegenden Informationen gehe er davon aus, dass sowohl personelle als auch strukturelle Gründe dafür verantwortlich gewesen sein müssten, was auf einem so schwierigen und schicksalsbeladenen Arbeitsplatz wie einem Spital leicht zu einer Kumulation von Konflikten führen könne.

Von der Regierung erwarte er innert nützlicher Frist eine lückenlose Beantwortung der Fragen, die er in seiner Interpellation nicht zuletzt mit der Absicht aufgelistet habe, zur Versachlichung der Diskussion beizutragen und dem Brodeln der Gerüchteküche ein Ende zu bereiten. Dem Spital und seinem Personal könne auf die Dauer nur geholfen werden, wenn man nun die schon lange schwelenden Probleme personeller und struktureller Art analysiere und so rasch als möglich zu lösen versuche.

Peter Brunner wirft die Frage auf, ob die Situation nicht durch eine Versetzung involvierter Personen in andere Baselbieter Spitäler hätte entschärft werden können. Bei dieser Gelegenheit bitte er den Regierungsrat, die Chance zu nutzen und zu versuchen, die Spitäler Breitenbach und Dornach im Sinne seines Postulats 1998/252 vom 26. November 1998 bei der Gestaltung der Baselbieter Spitalpolitik einzubeziehen.

Hans Herter hält vorab fest, dass die im Zusammenhang mit dieser Affäre getroffenen Massnahmen im Laufental gelinde ausgedrückt mit Unverständnis zur Kenntnis genommen worden seien, aber auch mit Argwohn hinsichtlich des Passus' im Laufentalvertrag, wonach der Fortbestand dieses Spitals dauernd garantiert sei. In der Bevölkerung werde bereits gemunkelt, dass sie einen ersten Schritt auf dem Wege zur Schliessung bedeuteten. Die Baselbieter Regierung habe nun Gelegenheit, offiziell zu erklären, was sie unter "dauernder Erhaltung" verstehe.

Wenn Eduard Belser im Jahre 1996 auch Gründe dafür gesehen haben möge, die schon damals problematische Personalsituation nicht einer radikalen Lösung zuzuführen, so ändere dies nichts an der Tatsache, dass er es zu einer Eskalation habe kommen lassen. Weil die vom Regierungsrat ausgesprochene fristlose Kündigung in ihm den Eindruck eines Befreiungsschlages "ohne Rücksicht auf persönliche Verluste" erwecke, lege er noch grossen Wert auf die Beantwortung der Frage, ob dem betroffenen Arzt im ganzen Verfahren eine faire und ausgewogene Behandlung und nicht vielmehr die Rolle eines Mobbing-Opfers zuteil geworden sei. Dass man ihm seine Suspendierung nicht persönlich, sondern indirekt – mittels eines Zettels und durch Auswechseln eines Schlosses – bekannt gegeben habe, erscheine ihm angesichts des siebenjährigen Dienstverhältnisses zumindest fragwürdig.

Oskar Stöcklin sieht sich aufgrund eines Hinweises in der Interpellation von Gerold Lusser veranlasst, die Rolle der Geschäftsprüfungskommission in diesem Fall kurz zu erläutern. Als Präsident der Subkommission 2 der GPK, die sich mit der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion befasse, sei er im Oktober 1998 vom Chefarzt Chirurgie

schriftlich auf die Situation im KS Laufen aufmerksam gemacht worden.

Weil der Ombudsman aufgrund von Eingaben des Personals in jenem Spital bereits tätig geworden sei, habe es die Subkommission 2 als der Sache nicht förderlich erachtet, dort ebenfalls noch aktiv zu werden, und den Ombudsman beauftragt, seine Abklärungen auch im Interesse der GPK weiter zu führen und ihr Bericht zu erstatten. Dieser Bericht sei eben erst bei der Subkommission eingetroffen. Sie werde ihn nun gründlich prüfen und dann über das weitere Vorgehen befinden.

Unabhängig von den Erkenntnissen des Ombudsman sei die Subkommission 2 zu eigenen Schlüssen gelangt, nämlich, dass die Probleme am KS Laufen nicht nur personeller, sondern auch struktureller Natur seien. Er denke dabei u.a. an die zum Teil unklaren Zuständigkeitsregelungen und unzweckmässigen Informationsabläufe. Wenn es personelle Probleme gebe, woran nicht zu zweifeln sei, so stehe für die Subkommission eben so unzweifelhaft fest, dass ihre Ursachen nicht nur bei einem einzelnen, sondern bei mehreren Beteiligten gesucht werden müssten. Ferner sei sich die Subkommission bewusst, dass es mit der Suspendierung nicht getan sei und die Probleme – auch die inzwischen noch hinzu gekommenen – an der Wurzel angepackt werden müssten.

Walter Jermann erklärt als Mitunterzeichner der Interpellation 1999/002, dass er von den Antworten des Sanitätsdirektors nicht befriedigt sei, und zwar vor allem deshalb, weil dieser gewisse Fragen nicht oder nur teilweise beantwortet habe, z.B. jene nach der Beurteilung der Personalführung (1. Frage). Andererseits habe ihn die Klarheit der Antworten überzeugt.

Er möchte nun noch wissen, ob die Gesamtregierung die Gegenseite auch einmal angehört habe, bevor sie am letzten Dienstag die fristlose Kündigung ausgesprochen habe.

Urs Steiner gibt namens des Gemeinderates Laufen bekannt, dass dieser die Geschehnisse der letzten Tage schockiert und mit grossem Befremden zur Kenntnis genommen habe. Die Verdienste des Chefarztes Chirurgie um das KS Laufen seien in der Interpellation der Landräte des Bezirks Laufen kurz angesprochen worden. Dieser habe im Verlaufe seiner siebzehnjährigen Tätigkeit das Spital sehr stark geprägt und zu dem gemacht, was es bis vor wenigen Wochen noch gewesen sei, nämlich ein renommiertes Institut, das früher sogar mehrfach als Bijou bezeichnet worden sei.

Management könne auf oberen, mittleren und unteren Führungsebenen ein knallhartes Geschäft sein. Manager würden verheizt und kurzfristig vor die Tür gesetzt. Aber dass ein Chefarzt, der sich am Montagmorgen in sein Spital begeben und die Tür zu seinem Büro öffnen wolle, feststellen müsse, dass man das Schloss ausgewechselt habe, der dann zwei Patienten operiere und im Anschluss daran von einer Krankenschwester erfahren müsse, dass er wahrscheinlich suspendiert worden sei, könne nur als einer Kantonsregierung unwürdiges Verhalten qualifiziert werden.

Noch vor wenigen Wochen habe er anlässlich der persönlichen Orientierung des Laufener Gemeinderates über die Einrichtung eines Durchgangsheimes für Asylbewerber die gleiche Regierung für ihr beispielhaftes Kommunikationsverhalten gelobt. In krassem Gegensatz dazu habe der Gemeinderat Laufen von der Suspendierung und fristlosen Entlassung einer fachlich hochqualifizierten Integrationsperson im Gesundheitswesen sozusagen auf dem Latrinenweg und mit entsprechendem Befremden über solchen Mangel an Kultur Kenntnis nehmen müssen.

Obwohl er sich der Unzuständigkeit von Gemeindebehörden auf dieser Führungsebene bewusst sei, beantrage er namens des Gemeinderates Laufen, vieler politischer Mandatsträger, der Patientenschaft und der gesamten Bevölkerung der Region Laufen den Einsatz eines externen, neutralen Mediators zum Zwecke der Beseitigung der Missstände im und Wiederherstellung des Vertrauens in das KS Laufen. Dem Vernehmen nach seien entsprechende Schritte bereits eingeleitet worden. Ferner fordere er im Auftrag dieser Gremien und Personen zusammen mit den Initianten der heute morgen eingereichten Petition vom Regierungsrat die Aufhebung der unwürdigen und willkürlichen fristlosen Kündigung des Chefarztes Chirurgie. Ein entsprechendes Schreiben des Gemeinderates Laufen sei bereits nach Liestal unterwegs.

Es gehe nicht an, dass eine Spitalverwaltung interne führungstechnische Probleme auf diese einseitige Art zu lösen versuche, dabei mutwilligerweise eine Schwächung des Spitalbetriebes in Kauf nehme und die Zukunft des Spitals aufs Spiel setze.

Eva Chappuis vermag im Gegensatz zu einigen Vorvotanten nicht aus dem hohlen Bauch heraus zu beurteilen, ob die Regierung richtig entschieden habe oder nicht. Hingegen stehe fest, dass sie diese Entscheidung aufgrund eines Paragraphen getroffen habe, der auf Betreiben der Ratsmitglieder auf der anderen Seite des Saales ins Personalgesetz aufgenommen worden sei. Sie zweifle nicht daran, dass die Gegenseite den Vorfall ignoriert hätte, wenn die einschlägige Bestimmung nicht im Falle eines Chefarztes, sondern zum Beispiel einer Pflegehilfe des gleichen Spitals zur Anwendung gekommen wäre.

Die Berechtigung der fristlosen Kündigung zu beurteilen, stehe nicht dem Landrat, sondern allein der dritten, der richterlichen Gewalt zu. Heute könne es nur darum gehen, das Personal des KS Laufen der Unterstützung des Landrates bei der Lösung der noch unbewältigten Probleme zu versichern.

Danilo Assolari stellt als Aussenstehender fest, dass man es hier mit einem Führungsproblem zu tun habe, das seit 1996 anstehe und 1998 verschärft worden sei. Er könne nicht verstehen, dass die Sanitätsdirektion nicht fähig gewesen sei, das Problem von Anfang an entweder selbst zu lösen oder von einer externen Instanz lösen zu lassen, und lieber einen Eklat in Kauf genommen habe, der dem Spital geschadet und in der Person dieses Chefarztes ein tragisches Opfer gefordert habe.

Er halte es für äusserst bedenklich, die fristlose Kündigung als irreversibel zu bezeichnen, bevor deren Rechtmässigkeit von zuständiger Seite beurteilt worden sei.

Röbi Ziegler hält es seinerseits für bedenklich, dass sich zu viele Ratsmitglieder in Unkenntnis aller Umstände und ohne ersichtliche Gründe die Kompetenz anmassten, Massnahmen der Exekutive zu beurteilen und ihr sogar leichtfertiges und unüberlegtes Vorgehen zu unterstellen.

Eduard Belser erklärt, dass der Gesamtregierungsrat die Gegenseite nicht angehört und diese Kompetenz ihm als Sanitätsdirektor erteilt habe. Er habe wiederholt davon Gebrauch gemacht und den betroffenen Chefarzt am 11. Januar 1999 nochmals angehört.

Er könne Peter Brunner bestätigen, dass er sich eine Versetzung des Chefarztes auf einen anderen Posten im Baselbieter Gesundheitswesen überlegt, aber den Gedanken wieder verworfen habe, als es zu den Vorfällen gekommen sei, die zur fristlosen Entlassung geführt hätten.

Wenn im Rat die Meinung vorherrschen sollte, dass er das Kündigungsschreiben dem Betroffenen am Sonntagnachmittag persönlich hätte überreichen sollen, so nehme er diesen Vorwurf entgegen, obwohl ein solches Vorgehen nicht üblich sei.

Was die Zukunft des KS Laufen angehe, habe er schon mehrfach betont, dass sie nicht in Frage gestellt werde. Die Zusammenarbeit mit anderen Spitälern in der Region sei Gegenstand laufender Überlegungen und Verhandlungen. Wegen der klaren Vorgaben des Laufentalvertrages und der verschärften Konkurrenzsituation im Gesundheitswesen seien solchen Bestrebungen allerdings relativ enge Grenzen gesetzt.

://: Damit sind die Interpellationen 1999/002, 1999/003 und 1999/004 erledigt.

*Für das Protokoll:
Erich Buser, Protokollsekretär*

*

Die nächste Landratssitzung findet statt am

Donnerstag, 28. Januar 1999, 10 Uhr.

*

Für die Richtigkeit des Protokolls

Im Namen des Landrats

der Präsident:

der Landschreiber:

