



Protokoll

56. Sitzung des Landrates des Kantons Basel-Landschaft

Liestal, 27. April 2006

10.00–11.55 / 14.00 – 17.20 Uhr

Abwesend Vormittag:

de Courten Thomas, Fuchs Beatrice, Fünfschilling Bea, Helfenstein Andreas, Ringgenberg Hans-Jürg und Zihlmann Iris

Index**Abwesend Nachmittag:**

Blatter Margrit, de Courten Thomas, Fünfschilling Bea, Helfenstein Andreas, Martin Sarah, Ringgenberg Hans-Jürg und Zihlmann Iris

Kanzlei

Mundschin Walter

Protokoll:

Maurer Andrea, Klee Alex, Troxler Urs und Amsler Ursula

Traktanden

- 1 2006/107
Bericht der Landeskantonalverwaltung vom 7. April 2006: Anobung von Christoph Frommherz, Münchenstein, als Mitglied des Landrates
angelobt 1933
- 2 Ersatzwahl eines Mitgliedes der Personalkommission anstelle des zurückgetretenen Etienne Morel
gewählt Christoph Frommherz 1933
- 3 2006/038
Bericht des Regierungsrates vom 7. Februar 2006: Nomination eines Landratmitglieds in den Verwaltungsrat der BLT Baselland Transport AG für die Amtsperiode 2006–2010
gewählt Hanspeter Ryser 1934
- 6 2006/034
Berichte des Regierungsrates vom 31. Januar 2006 und der Finanzkommission vom 10. April 2006: Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln – Liesetal; Finanzierung des Verpflichtungskredites für den Bau der H2. 1. Lesung
abgeschlossen 1934 und 1939
- 7 2005/322
Interpellation von Isaac Reber vom 15. Dezember 2005: Zeit zur Besinnung tut Not – Ausbau Rheinstrasse statt Tunnel H2? Schriftliche Antwort vom 31. Januar 2006 (2006/034)
erledigt 1942
- 4 2006/071
Bericht des Regierungsrates vom 14. März 2006: Wahl von zwei Landratsmitgliedern in den Beirat der BLT Baselland Transport AG für die Amtsperiode 2006-2010
gewählt Elisabeth Schneider und Thomas Schulte 1943
- 5 2006/070
Bericht des Kantonsgerichts vom 23. Februar 2006: Ersatzwahl eines/einer Richter/in des Verfahrensgerichts in Strafsachen für die Amtsperiode 2006-2010
gewählt Georg Gremmelspacher 1944
- 8 2005/193
Berichte des Regierungsrates vom 5. Juli 2005 und der Justiz- und Polizeikommission vom 10. April 2006: Gesetz über die Archivierung (Archivierungsgesetz). 1. Lesung
abgeschlossen 1944
- 9 2006/084
Bericht des Regierungsrates vom 28. März 2006: Beantwortung zum Postulat 2004/026 vom 5. Februar 2004 von Jürg Wiedemann, Grüne Fraktion, betreffend Verkehrserziehung auch für Unverbesserliche; Abschreibung. Direkte Beratung
beschlossen 1948
- 10 2006/085
Bericht des Regierungsrates vom 28. März 2006: Beantwortung zum Postulat 2001/073 vom 22. März 2001 von Esther Maag, Grüne Fraktion, betreffend Aggression im Strassenverkehr; Abschreibung. Direkte Beratung
beschlossen 1949
- 11 2006/083
Berichte des Regierungsrates vom 28. März 2006: Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen zum ILS 34. Abschreibung. Direkte Beratung
beschlossen 1950
- 12 2006/030
Interpellation von Madeleine Göschke vom 26. Januar 2006: Instrumentenlandesystem Süd - wie weiter?. Schriftliche Antwort vom 28. März 2006 (2006/083)
erledigt 1950
- 13 2005/136
Interpellation der Fraktion der Grünen vom 12. Mai 2005: Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Schriftliche Antwort vom 30. August 2005
erledigt 1952
- 14 2005/127
Motion von Jürg Wiedemann vom 12. Mai 2005: Befristete Verkehrssteuerbefreiung für Elektro-, Erdgas- und Biogasfahrzeuge
als Postulat überwiesen 1952
- 15 2005/142
Motion der SP-Fraktion vom 26. Mai 2005: Monopolabgabe der Gebäudeversicherung
abgelehnt 1953
- 16 2005/143
Postulat von Annemarie Marbet vom 26. Mai 2005: Gebühren und Abgaben
abgelehnt 1955
- 17 2005/252
Interpellation von Patrick Schäfli vom 8. September 2005: Nebenjobs für Vollzeitangestellte des Kantons: Beim Bund skandalös - wie sieht es im Baselbiet aus?. Schriftliche Antwort vom 20. Dezember 2005
erledigt 1956
- 18 2005/271
Postulat der CVP/EVP-Fraktion vom 20. Oktober 2005: Nicht nur Akademiker für unser Baselbiet
überwiesen 1956
- 19 2005/316
Motion der SVP-Fraktion vom 14. Dezember 2005: Änderung des Dekrets zum Personalgesetz (Personaldekret)
abgelehnt 1956
- Nicht behandelte Traktanden**
- 20 2005/317
Motion der SVP-Fraktion vom 14. Dezember 2005: Strukturell bedingte Unterdeckung der Pensionskasse beseitigen!

21 2006/016

Postulat von Marc Joset vom 12. Januar 2006: Personalbefragung

22 2005/223

Motion von Ursula Jäggi vom 8. September 2005: Das Gesetz über die Erbschafts- und Schenkungssteuer sei dahingehend zu ändern, dass in eingetragener Partnerschaft lebende Personen von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit sind

23 2005/257

Postulat der SVP-Fraktion vom 22. September 2005: Steuerliches Anreizsystem zum Energiesparen und zum Einsatz erneuerbarer und alternativer Energien

24 2005/307

Motion der SP-Fraktion vom 1. Dezember 2005: Gesetzliche Grundlage für Sondervermögen "Erlös KB-Zertifikate"

25 2005/320

Motion der SVP-Fraktion vom 14. Dezember 2005: Senkung der Staatsquote

26 2006/007

Motion der CVP/EVP-Fraktion vom 12. Januar 2006: "Pauschale Budgetanträge"

27 2006/057

Verfahrenspostulat der Bildungs-, Kultur- und Sportkommission vom 16. Februar 2006: Behandlung von Resolutionen

Nr. 1774

Begrüssung, Mitteilungen

Landratspräsident **Eric Nussbaumer** begrüsst alle Anwesenden herzlich zur heutigen Landratssitzung.

Vom Landrat bewilligte Kredite 2006

An seiner Sitzung vom 06. April 2006 bewilligte der Landrat Kredite in der Höhe von 0,835 Mio. Franken. Die kumulierte Kreditsumme für das Jahr 2006 beträgt somit 51,14 Mio. Franken.

Geburtstage

Am 17. April 2006 konnte Landrat Rudolf Keller seinen 50. Geburtstag feiern. Eric Nussbaumer gratuliert ihm herzlich und wünscht weiterhin alles Gute.

FC Landrat

In seinem letzten Spiel gegen den FC Direktion Roche errang der FC Landrat einen glücklichen 3:2 Sieg, nachdem er in der Pause noch 0:2 im Rückstand lag.

Das Glücksgefühl eines Sieges des FC Landrat könne am 19. Mai 2006 gegen den FC Grossrat und am 07. Juni 2006 gegen den FC Nationalrat miterlebt werden. Im Übrigen fehlen für beide Spiele noch Spielerinnen und Spieler.

Vom scheidenden Schiedsrichter Rolf Blattmann, welcher in den letzten 20 Jahren jeweils den Match FC Landrat gegen FC Direktion Roche führte, erhielt der FC Landrat eine schöne Kirschflasche. Da im Regierungsgebäude noch kein Alkoholverbot herrscht, steht dieser Kirsch heute im Foyer zur Verfügung.

Neue Mitarbeiterin Landeskanzlei

Eric Nussbaumer stellt die neue Staatsweibelin, Cornelia Kissling, vor, welche die Nachfolge von Diana Boner antritt (80 %-Pensum).

Entschuldigungen

Vormittag: de Courten Thomas, Fuchs Beatrice, Fünfschilling Bea, Helfenstein Andreas, Ringgenberg Hans-Jürg und Zihlmann Iris
RR Schneider-Kenel Elsbeth

Nachmittag: Blatter Margrit, de Courten Thomas, Fünfschilling Bea, Helfenstein Andreas, Martin Sarah, Ringgenberg Hans-Jürg und Zihlmann Iris
RR Schneider-Kenel Elsbeth

Mitglieder des Wahlbüros

://: Da heute Wahlen vorzunehmen sind, werden Heinz Aebi, Urs Hess und Rolf Gerber ins Wahlbüro gewählt.

StimmzählerInnen

://: Folgende Personen werden bestimmt:

Seite SP:	Hanspeter Frey
Seite FDP:	Helen Wegmüller
Mitte/Büro:	Anton Fritschi

Für das Protokoll:

Andrea Maurer, Landeskanzlei

*

Nr. 1775

Zur Traktandenliste

Keine Wortbegehren.

Für das Protokoll:

Andrea Maurer, Landeskanzlei

*

Nr. 1776

1 2006/107**Bericht der Landeskanzlei vom 7. April 2006: Anlobung von Christoph Frommherz, Münchenstein, als Mitglied des Landrates**

Christoph Frommherz tritt die Nachfolge von Etienne Morel als Mitglied des Landrates an und gelobt, die Verfassung und die Gesetze zu beachten sowie die Pflichten seines Amtes gewissenhaft zu erfüllen.

Eric Nussbaumer wünscht Christoph Frommherz in seinem neuen Amt viel Freude und Befriedigung.

Für das Protokoll:

Andrea Maurer, Landeskanzlei

*

Nr. 1777

2 Ersatzwahl eines Mitgliedes der Personalkommission anstelle des zurückgetretenen Etienne Morel

Esther Maag schlägt seitens der Fraktion der Grünen Christoph Frommherz vor.

://: Christoph Frommherz wird stillschweigend gewählt.

Für das Protokoll:

Andrea Maurer, Landeskanzlei

*

Nr. 1778

3 2006/038

Bericht des Regierungsrates vom 7. Februar 2006: Nomination eines Landratsmitglieds in den Verwaltungsrat der BLT Baselland Transport AG für die Amtsperiode 2006–2010

Ruedi Brassel schlägt seitens der SP-Fraktion Daniel Münger als Verwaltungsratsmitglied der BLT vor. Der SP-Fraktion gehe es nicht in erster Linie darum, einfach einen Posten zu besetzen oder den legitimen Anspruch als stärkste Landratsfraktion auf diesen Sitz anzumelden, es gehe ihr vor allem darum, dass ein Landratsmitglied im BLT-Verwaltungsrat Einsitz nehme, welches sich als Aktivposten im Engagement für den öffentlichen Verkehr verstehe und sich in seinem Engagement auch als Aktivposten bewähre.

Angesichts der zunehmenden Probleme, welche der Individualverkehr auf den Strassen in der Agglomeration Basel schafft, sei es unerlässlich, dass der öffentliche Verkehr eine stärkere Stimme und eine bessere Durchschlagskraft erhalte. In den letzten Jahren wurden Hunderte von Millionen Franken in den Strassenbau investiert und weitere werden folgen. Im Bereich des Schienenverkehrs und des übrigen öffentlichen Nahverkehrs jedoch wurde in den letzten zwanzig Jahren nur wenig unternommen. Im Rahmen des letzten Generellen Leistungsauftrags wurde konzeptlos an der Sparschraube herumgedreht und weiter gespart. Es sei daher höchste Zeit für Veränderungen.

Seit vorgestern ist nun bekannt, dass die SP Baselland eine Initiative lanciert, welche den ÖV entscheidend voranbringen wird. Für eine Förderung des ÖV steht die SP jedoch auch im Landrat ein und sie wird sich zudem im Verwaltungsrat der BLT dafür einsetzen, dass endlich wieder eine klare Vorwärtsstrategie verfolgt wird. Daniel Münger könne Gewähr dafür bieten, dass diese Ziele in Angriff genommen werden.

Mit der beschaulichen Bestandespflege im Bereich des ÖV sei es nun vorbei, denn das Baselbiet soll auch im öffentlichen Nahverkehr wiederum zu einem Pionierkanton werden und der Tarifverbund Nordwestschweiz müsse aufgewertet und ausgebaut werden. Die BLT müsse zudem eine fortschrittliche Personalpolitik betreiben, denn unter dem Kostenbewusstsein sollen Ausbildung und Sicherheit des Personals nicht leiden. Als Gewerkschafter wird Daniel Münger auch für diese Belange entschieden eintreten.

Die SP-Fraktion empfiehlt dem Landrat aus den oben genannten Gründen, Daniel Münger als Mitglied des BLT-Verwaltungsrates zu wählen.

Jörg Krähenbühl führt aus, Hanspeter Ryser sei bereits seit vier Jahren Verwaltungsratsmitglied der BLT. In dieser Zeit arbeitete er sich in diesem Gremium gut ein, er nahm die Position des öffentlichen Verkehrs gut auf und engagierte sich für das Gedeihen der BLT. Unter anderem setzte er sich im Rahmen des Wechsels zur Pensionskasse des Kantons Basel-Landschaft auch für das Personal ein.

Heute stehen im BLT-Verwaltungsrat verschiedene grosse Brocken, wie beispielsweise das Billetautomatensystem oder die Beschaffung einer neuen Tramflotte, zur Debatte. Weiter ist eine Depotweiterung in vollem Gang und zudem arbeitet Hanspeter Ryser in der Gruppe Infrastruktur des Verwaltungsrates mit. Im Rahmen all dieser Geschäfte setzte sich Hanspeter Ryser immer für das Gedeihen der BLT ein und Jörg Krähenbühl zeigt sich überrascht, dass die Laudatio des Gegenkandidaten den Eindruck erwecke, Hanspeter Ryser habe den öffentlichen Verkehr zu wenig unterstützt.

Bei Hanspeter Ryser handle es sich um einen engagierten Befürworter des öffentlichen Verkehrs, er sei jedoch insbesondere bei Fragen der Finanzierung auch bereit, nicht immer zu allem seine Zustimmung zu geben.

Die SVP-Fraktion schlägt Hanspeter Ryser zur Wiederwahl in den BLT-Verwaltungsrat vor.

Eric Nussbaumer informiert, dass die Wahl schriftlich durchgeführt werde. Nach dem Ausfüllen der Wahlzettel werden diese eingesammelt und vom Wahlbüro ausgezählt.

Landratspräsident Eric Nussbaumer gibt das Resultat der Wahl bekannt:

Zahl der Stimmberechtigten:	90
Zahl der eingelegten Wahlzettel:	82
Zahl der leeren Wahlzettel:	0
Zahl der ungültigen Wahlzettel:	0
Zahl der gültigen Stimmen:	82
Absolutes Mehr:	42

Auf Daniel Münger entfielen 33 Stimmen.

://: Gewählt ist Hanspeter Ryser mit 49 Stimmen.

*Für das Protokoll:
Andrea Maurer, Landeskanzlei*

*

Nr. 1779

6 2006/034

Berichte des Regierungsrates vom 31. Januar 2006 und der Finanzkommission vom 10. April 2006: Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln – Liestal; Finanzierung des Verpflichtungskredites für den Bau der H2. 1. Lesung

Kommissionspräsident **Marc Joset** bezeichnet den Titel: "Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln – Liestal; Finanzierung des Verpflichtungskredites für den Bau der H2" als etwas seltsam für ein Gesetz. Es handle sich um einen politischen Titel, welcher inhaltlich aber von der Finanzkommission gebilligt wurde, da diese die Absicht des unverzüglichen Baus bekräftigte. Das Spezialgesetz betreffe eine Spezialfinanzierung mit einer befristeten Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes. Ziel der Vorlage und des vorgeschlagenen Finanzierungsplanes ist die Sicherstellung der Finanzierung der H2 und die Möglichkeit eines Starts der Bauarbeiten vor der de-

finitiven Zusicherung der Bundesbeiträge. Die Finanzkommission empfiehlt dem Landrat mit 4:3 Stimmen bei 5 Enthaltungen, dem vorliegenden Gesetzesentwurf zuzustimmen.

Der Beschluss der Finanzkommission wurde gefällt, bevor die Behandlung und Überweisung der Motion betreffend Zusatzkredit für den durchgehenden Tunnel im Rat behandelt wurde. Die Enthaltungen zum vorliegenden Geschäft seien also nicht als Gleichgültigkeit zu interpretieren, sondern als eine Haltung, mit welcher alle Optionen in einem politischen Gesamtkontext und im Zusammenhang mit dem Entscheidungsprozess zum Tunnel-Zusatzkredit offengehalten werden sollen. Weder hänge der Tunnel direkt vom Finanzierungsgesetz ab noch umgekehrt, trotzdem bestehe jedoch ein politischer Zusammenhang. Es mache daher Sinn, heute die erste Gesetzeslesung durchzuführen, anlässlich der nächsten Landratssitzung über die Vorlage zur Projektänderung mit dem Zusatzkredit zu befinden und erst in der nachfolgenden Sitzung die zweite Lesung durchzuführen und definitiv zu beschliessen. Auf jeden Fall sei eine allfällige Variante mit durchgehendem Tunnel in der vorliegenden Formulierung des § 1 enthalten.

§ 1

¹ Das vom Landrat am 6. Februar 1995 beschlossene Generelle Projekt "Jurastrasse J2" (...) wird **mit den notwendigen und bis anhin vorgenommenen Projektanpassungen und Projektänderungen unverzüglich verwirklicht**.

Die Finanzkommission lehnte es ab, im Gesetzestext allfällige Varianten zu erwähnen.

Im Grundsatz werde die so genannte verursachergerechte Finanzierung aus Mitteln der Motorfahrzeugsteuer und aus einem zweckgebundene Fonds begrüsst und nicht in Frage gestellt, dies inklusive eines allfälligen Zusatzkredits für die Variante mit durchgehendem Tunnel.

Zwei respektable Minderheitspositionen in der Finanzkommission bringen der vorgeschlagenen Finanzierung grosse Vorbehalte entgegen. Eine Minderheit könne der Vorlage nur dann zustimmen, wenn sämtliche Kosten (auch die bisher investierten 62 Mio. Franken sowie die 22 Mio. Franken Rückbaukosten) aus dem Fonds bestritten werden und dieser entsprechend unbefristet geäuft wird. Der Verkehrssteuerrabatt soll also so lange aufgehoben werden, bis die H2 vollständig finanziert ist.

Eine weitere Kommissionsminderheit möchte den Verkehrssteuerrabatt während maximal fünf Jahren nur zur Hälfte aufheben, dies mit der Begründung, es handle sich dabei im Grunde genommen um eine Steuererhöhung.

Nur eine knappe Mehrheit stimmte in der Kommission also der Finanzregelung, wie sie vom Regierungsrat vorgeschlagen wird, zu. Der Vorschlag lautet: Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes befristet auf fünf Jahre, die Verlängerungsmöglichkeit durch den Landrat um weitere max. fünf Jahre und keine weiteren Mittel aus dem Fonds für den Rückbau der Rheinstrasse. Die Befristung der Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes auf fünf Jahre gebe dem Landrat die Möglichkeit, dann in Kenntnis des

Bundesbeitrags neu zu entscheiden.

Eine grob geschätzte Rechnung kommt zu folgendem Resultat: Die Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes ergebe Mehreinnahmen von mindestens 17 Mio. Franken pro Jahr. Der Gesamtaufwand betrage rund 250 Mio. Franken, wobei die erhofften Bundessubventionen rund 100 Mio. Franken betragen könnten. Die Finanzierungsdauer werde also ungefähr zwischen 5 und 10 Jahren liegen. Die Belastung für jeden Autohalter und jede Autohalterin betrage bei einem Mittelklassewagen rund 100 bis 120 Franken pro Jahr, dies im Gegensatz zur Vorlage, welche irrtümlicherweise nur 60 bis 70 Franken ausweise.

Eine knappe Mehrheit der Finanzkommission schliesst sich also den Überlegungen des Regierungsrates an und empfiehlt dem Landrat, dem vorliegenden Gesetzesentwurf zuzustimmen. Sämtliche Vorstösse in diesem Zusammenhang werden von der Kommission zur Abschreibung empfohlen.

Annemarie Marbet stellt fest, mit der aktuellen Vorlage werde eigens ein Gesetz für ein Strassenbauprojekt geschaffen. Die SP unterstütze das Projekt, weil sie den Volksentscheid aus den Jahren 1995 resp. 1997 zu respektieren habe und auch akzeptiere. Die Kompromissbereitschaft der SP-Fraktion gelte jedoch nicht zu jedem Preis. Für das Projekt H2 wurden bereits Gelder in der Höhe von 62 Mio. Franken aus der Staatskasse ausgelegt und nun werde von vielen Seiten auf den unverzüglichen Bau der Strasse gedrängt, ohne sicher zu sein, ob die 30 Mio. Franken Subventionen des Bundes tatsächlich fließen werden. Die SP-Fraktion könne dem Projekt daher nur geschlossen zustimmen, falls die Finanzierung einheitlich durch die Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes erfolge.

Die SP-Fraktion werde ihre bereits im Rahmen der Kommissionsberatungen gestellten Anträge wiederholen, elementar seien dabei folgende Punkte:

- Die H2 wird durch eine Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes finanziert.
- Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes für die *vollständige* Finanzierung des Projekts.

Unter den oben genannten Prämissen ist die SP bereit, dem vorliegenden Kompromiss einstimmig zuzustimmen und dem Gesetz somit zu einem 4/5-Mehr im Landrat zu verhelfen.

Die SP-Fraktion wolle verhindern, dass durch Strassenbauprojekte weiterer Spardruck auf andere Bereiche ausgeübt werde. Die SP habe zu einer Lösung Hand geboten, und falls ihre Anliegen im Landrat kein Gehör finden, liege es an den Bürgerlichen, wenn das Gesetz nicht mit genügend Ja-Stimmen verabschiedet werden könne. Es sei offen, wie sich die einzelnen Mitglieder bei der Schlussabstimmung verhalten werden, sollten die oben genannten Prämissen nicht eingehalten werden. In einem allfälligen Abstimmungskampf wäre die SP zudem frei, sich neu auszurichten und die Frage nach dem Wie der Finanzierung und des Baus der H2 erneut zu stellen.

Die SP zeigt sich befremdet, dass mit der H2- Initiative noch einmal ein weiteres politisches Instrument bemüht

werde. Der Landrat habe es im Rahmen der zweiten Lesung in der Hand, ein Zeichen zu setzen und der Landratspolitik zum Erfolg zu verhelfen. Die SP erwartet daher, dass die Initiative nach einer klaren Verabschiedung der aktuellen Vorlage zurückgezogen werde.

Die SP-Fraktion spricht sich für Eintreten auf die Vorlage 2006/034 aus.

Helen Wegmüller spricht sich seitens der SVP-Fraktion nach 40-jähriger Leidensgeschichte und zwei Volksabstimmungen für eine rasche Realisierung der H2 aus. Dazu kommt, dass der Bund 135 Mio. Franken Bundesbeiträge versprochen habe, welche innerhalb von zwei Jahren beansprucht werden müssen, also bis 2008, da sie ansonsten verfallen. Da die finanziellen Voraussetzungen für den Bau der H2 zur Zeit so gut seien, entschied sich die SVP-Fraktion nach hartem, zähem Ringen um einen Konsens innerhalb der Fraktion dafür, der Finanzierung gemäss Vorschlag der Regierung zuzustimmen.

Anton Fritschi erklärt, die FDP-Fraktion wolle mit der Unterstützung der vorliegenden Vorlage zwei Ziele erreichen: Den unverzüglichen Bau resp. die Fertigstellung der H2 in 2 Etappen und andererseits die Finanzierung des Verpflichtungskredites für den Bau mittels Spezialfinanzierung via Fonds und befristeter Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes. Heute gehe es jedoch nicht darum, über die Varianten eines offenen oder geschlossenen Tunnels zu befinden. Diese Frage werde später im Rahmen einer Zusatzvorlage behandelt und beantwortet. Die aktuelle Vorlage enthalte einen Landratsbeschluss, welcher es dem Landrat ermögliche, die von ihm bevorzugte Variante zu wählen.

Zur Vorlage: Der Gesetzesentwurf sei in § 1 derart offen gestaltet, dass verschiedene Varianten ohne Abänderung des Gesetzes möglich seien. Die FDP-Fraktion befürworte die vorgesehene, fünfjährige Befristung der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes. Nach fünf Jahren werde eine Neubeurteilung erfolgen, wobei für die FDP bereits jetzt klar sei, dass wer A sage, auch B sagen müsse. Nach wie vor werde mit einer Kostenbeteiligung des Bundes gerechnet. Sollten die Eidgenössischen Räte den Verkehrsinfrastrukturfonds unterstützen, werde sich der Bund mit 50 % an der H2 beteiligen, nicht jedoch an den Mehrkosten für die geschlossene Tunnelvariante. Die FDP geht davon aus, dass sich die Regierung bis zum Vorliegen einer definitiven Zusage des Bundes weiterhin so engagiert wie bisher für den Bundesbeitrag einsetzen werde. Mit der Regierung gehe man einig, dass ein Rückbau der Rheinstrasse nicht über den Fonds finanziert werden dürfe.

Die FDP erachtet die vorgesehene Finanzierungsform der H2 via Fonds als zweckmässig, allerdings ohne Präjudiz für weitere und ähnliche Projekte. Die FDP-Fraktion unterstützt also die aktuelle Vorlage und stimmt dem Gesetzesentwurf, wie er vom Regierungsrat beantragt wird, zu. Vor dem Hintergrund des breiten Meinungsspektrums hält die FDP die aktuelle Vorlage für einen sinnvollen und gangbaren Kompromiss. Kann sich der Landrat jedoch nicht auf den vorliegenden Kompromiss einigen, zweifelt die FDP stark, ob überhaupt eine andere Lösung gefunden werden könne. Es sei nun wichtig, im Landrat einen gemeinsamen Nenner zu finden, was bedeute, dass sich alle

Seiten zu Zugeständnissen bereit erklären müssen. Nur dann bestehe eine reelle Chance für eine rasche und unverzügliche Realisierung des Projekts.

Will man einen politisch gangbaren Weg einschlagen, sollte auch auf eine Variantenabstimmung verzichtet werden. Vielmehr sollte der Landrat sich auf eine Variante festlegen und diese mit 4/5-Mehr gutheissen. Der Landrat müsse seine Verantwortung wahrnehmen, denn wer zu viel verlange, laufe Gefahr, dass die H2 in absehbarer Zeit nicht oder sogar überhaupt nicht gebaut werden könne.

Dem Bau der H2 kommt nicht zuletzt auch eine Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Basel-Landschaft zu. Bezüglich Standortvorteile werde die H2 hoch eingestuft, denn Strassenverbindungen seien mitentscheidend, ob ein Unternehmen sich im Baselbiet ansiedeln oder bleiben wolle.

Eugen Tanner möchte zwei Dinge nicht ausblenden: Im September 1995 sprach sich das Volk sehr deutlich für den Bau der H2 aus, gleichzeitig jedoch wurde eine Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes abgelehnt. Die H2 wurde also bereits beschlossen, jedoch noch nicht gebaut. Zugenommen habe inzwischen nicht nur der Verkehr, sondern auch der Ärger der BenutzerInnen der Rheinstrasse und generell derjenigen Personen, welche unter dem starken Verkehrsaufkommen leiden. Die H2 wurde bisher noch nicht gebaut, weil die finanziellen Mittel nicht vorhanden waren und im Nachhinein müsse man auch feststellen, dass die Prioritäten bezüglich Umfahrung Sissach und H2 falsch gesetzt worden waren.

Mit der aktuellen Vorlage liege nun ein gutes Gesetz und ein guter Kompromiss auf dem Tisch, ein so genannter Pakt der Vernunft habe stattgefunden. Es sei unbestritten, dass die H2 vorangetrieben werden soll und zudem zeigten sich diejenigen Kreise, welche ursprünglich eine Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes ablehnten, bereit, das Vorhaben wie im Gesetz vorgesehen mitzufinanzieren. Eugen Tanner betont noch einmal, mit dem vorliegenden Gesetz sei vorsichtig umzugehen und zudem sehe die Situation bezüglich Mitfinanzierung durch den Bund zur Zeit nicht schlecht aus. Allerdings besteht bezüglich der Bundesmittel offensichtlich eine Frist, dass innerhalb von zwei Jahren mit dem Bau begonnen werden müsse. Der fette Spatz Bundessubventionen sollte nun nicht dadurch verloren gehen, dass zu viel verlangt werde, dass also auch die bereits ausgelegten Mittel sowie der Rückbau der Rheinstrasse via Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes finanziert werden soll.

Eugen Tanner bittet alle Anwesenden darum, bei der Finanzierung der bereits beschlossenen H2 subtil vorzugehen und gut abzuwägen. Bekanntlich existieren respektable Gegner einer Finanzierung über den Motorfahrzeugsteuer-Rabatt, welche nicht zusätzlich provoziert werden sollen. Den Gegnern gilt es in Erinnerung zu rufen, dass der Motorfahrzeugsteuer-Rabatt nur für den Bau, nicht jedoch für Betrieb und Unterhalt, eingesetzt werden soll.

Die CVP/EVP-Fraktion stellt sich hinter die aktuelle Vorlage, mit welcher eine gute Chance bestehe, nun endlich etwas zu verwirklichen, was bereits seit langem beschlossen sei.

Jürg Wiedemann stellt fest, die Rheinstrasse verfüge heute über eine Kapazität von 40'000 Fahrzeugen und die H2 werde ebenso viele Fahrzeuge fassen können. Selbst nach dem Rückbau der Rheinstrasse werde die Kapazität insgesamt deutlich höher liegen als heute. Jede neue Strasse, welche eine Kapazitätserhöhung bedeutet, zieht auch neuen, zusätzlichen Verkehr an. Einmal mehr setzen offensichtlich die Regierung und die bürgerlichen Parteien mit der geplanten Strasse auf den Privatverkehr und nicht auf den öffentlichen Verkehr. Es mache den Anschein, die enorm hohen Ozon- und Feinstaubbelastungen der letzten Monate und Jahre seien an der Regierung und den bürgerlichen Parteien spurlos vorbeigegangen.

Die Grüne Fraktion lehne die H2 ab, denn es gäbe sinnvollere und vor allem umweltfreundlichere Möglichkeiten, das vorhandene Verkehrsproblem zu lösen. Die Grüne Fraktion sei sich allerdings auch bewusst, dass die Chancen, das Projekt H2 zu verhindern, relativ klein seien. Es bleibe also die Frage der Finanzierung. Der Entscheid, ob die Grüne Fraktion der aktuellen Finanzierungsvorlage zustimmen werde, hänge entscheidend davon ab, wer die H2 bezahlen werde. Falls die Automobilistinnen und Automobilisten mit der Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes die vollständigen Kosten für den Bau der H2 sowie die Folgekosten (beispielsweise Unterhalt und Rückbau der Rheinstrasse) bezahlen, können sich die Grünen gut vorstellen, der aktuellen Vorlage anlässlich der zweiten Lesung zuzustimmen. Andernfalls werde die Vorlage abgelehnt, wodurch die 80 %-ige Zustimmung im Landrat nicht erreicht würde.

Die Grüne Fraktion werde anlässlich der Detailberatung verschiedene, kleinere Änderungen beantragen mit dem einzigen Ziel, eine möglichst hohe Sicherheit zu erreichen, dass die Finanzierung der H2 über die Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes erfolgen werde und nicht aus der allgemeinen Staatskasse finanziert werden müsse, was eine Steuererhöhung zur Folge haben könnte.

Rudolf Keller weiss als betroffener Frenkendörfer nach so vielen Jahren Einsatz für die Umfahrungs- oder Entlastungsstrasse beinahe nicht mehr, was Neues noch dazu zu sagen wäre. Er weiss jedoch sicher, dass die vielen Anwohnerinnen und Anwohner sich die Strasse sehr dringlich wünschen, ebenso die täglich vom Verkehrsstau betroffenen VerkehrsteilnehmerInnen. Die betroffenen Gemeinden Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal, Augst und Pratteln sprechen sich zudem sehr klar für den Bau der Entlastungsstrasse aus. Am 24. September 1995 wurde eine Strasse mit durchgehendem Tunnel versprochen, wobei es nun auch nach Ablauf weiterer zehn Jahre und den damit verbundenen Änderungen bleiben soll. Auch heute spricht sich Rudolf Keller klar für eine Strasse mit Tunnel aus, denn diesen genau vor dem Altersheim zu öffnen, wäre menschenunwürdig oder gar menschenverachtend.

Heute gehe es im Landrat nun aber vor allem um die Finanzierung der H2. Im Rahmen der GAP-Sparmassnahmen signalisierten die Schweizer Demokraten, man könne sich eine befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes zu Gunsten des Projekts H2 vorstellen. Es könne nicht angehen, dass in finanziell angespannten Zeiten Gelder aus dem Staatshaushalt genommen werden und Schulden für den Bau der H2 gemacht werden. Im Weiteren

wäre es auch nicht vertretbar, die allgemeinen Steuern für die H2 zu erhöhen. Der nun vorliegende Vorschlag der Regierung sei vernünftig und Rudolf Keller appelliert an alle Skeptiker, doch bitte über ihren Schatten zu springen.

Über eine Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes von rund fünf Jahren müsse ernsthaft diskutiert werden, denn zu einer derartigen Lösung könne man auch stehen. Die Aufhebung des Rabattes soll sicher nicht länger als notwendig erfolgen. Die ganze Situation könne der Bevölkerung bestimmt glaubhaft übermittelt werden, weshalb sich Rudolf Keller auch vor einer Volksabstimmung nicht fürchten würde. Es sei allen klar, dass die H2 nicht gratis zu haben sei, auch wenn der Bund richtigerweise noch Zuschüsse ausrichten werde. Wer allenfalls aus taktischen, partei- oder finanzpolitischen Überlegungen eine breit abgestützte Lösung ablehne, stelle damit auch den schnellen Bau der H2 in Frage. Dies wolle kaum ein Mitglied des Landrates, gehe es beim Bau der H2 doch um eine Entlastung der in unserem Land meistbefahrenen Strasse. Mit der Zustimmung zur aktuellen Vorlage werde die Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes jeden Automobilisten und jede Automobilistin jährlich nur rund eine Tankfüllung kosten, was angesichts der möglichen Zeitersparnis nach Wegfall des Staus durchaus angebracht sei.

Dem Begehren der Grünen Fraktion nach Rückbau der Rheinstrasse wolle man nachkommen, womit diese vor ihren Wählerinnen und Wählern gut dastehen. Sollte es zudem gelingen, die Rheinstrasse durch den Bau der Umfahrungsstrasse zu entlasten, so können die Busse des öffentlichen Verkehrs endlich wieder ihren Fahrplan einhalten und niemand müsse damit rechnen, seine Anschlüsse zu verpassen. Der Bau der Umfahrungsstrasse bringe also auch dem öffentlichen Verkehr einen direkten Nutzen.

Rudolf Keller appelliert eindringlich an alle Landratsmitglieder, Vernunft walten zu lassen und der Regierungsvariante zuzustimmen.

Regierungsrat **Adrian Ballmer** glaubte immer daran, dass es möglich sei, im Landrat eine tragfähige Mehrheit für die Finanzierung und den unverzüglichen Bau der H2 zu finden, dies trotz dem knappen Entscheid der Finanzkommission zur aktuellen Vorlage. Die heutigen Voten der FraktionssprecherInnen zeigen, dass der von Eugen Tanner genannte Pakt der Vernunft zu Stande kommen könnte. Für diejenigen Ratsmitglieder, welche nach Ansicht von Adrian Ballmer noch nicht ganz rechtgläubig seien oder sogar mit einem Referendum liebäugeln, macht er folgende Ausführungen:

In Gesprächen mit den Unternehmungen in unserem Kanton sei die Rheinstrasse immer wieder ein Thema. Zuerst auf der Minusliste der Standortfaktoren stehe nicht die Steuerbelastung, sondern eben die Rheinstrasse, dies vor allem bei Unternehmen im Waldenburgerthal mit zahlreichen Mitarbeitenden. Auch die Bevölkerung habe sich klar dafür ausgesprochen, dass bezüglich Rheinstrasse gehandelt werden soll.

Das Projekt H2 sei Gegenstand der verursachergerechten Spezialfinanzierung, unabhängig davon, ob eine Variante mit einem oder mit zwei Tunnels gewählt werde. Nicht in

die verursachergerechte Spezialfinanzierung eingerechnet werden die bereits getätigten Ausgaben von 62 Mio. Franken (Landkauf und Planung) und der Rückbau der Rheinstrasse. Trotzdem ist der Rückbau der Rheinstrasse Bestandteil des Projekts H2, dies als wichtige Konzession an die linke und grüne Seite des Landrates.

Heute herrscht ein Konsens darüber, dass die H2 Liestal – Pratteln über die Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes und mittels Bundessubventionen verursachergerecht finanziert werden soll. Adrian Ballmer nimmt den auf der Tribüne anwesenden Nationalrat Hans Rudolf Gysin beim Wort, dass dies nach wie vor gilt, auch für die Bürgerlichen. Die Befristung der Aufhebung des Rabattes soll nicht bedeuten, dass nur ein Teil der H2 verursachergerecht finanziert wird, sondern dass nach einem Zeitraum von fünf Jahren eine Standortbestimmung vorgenommen wird, einerseits über die Kosten, andererseits aber auch über die Bundesbeiträge und die Ergiebigkeit der Rabatt-Aufhebung. Eine Aufhebung von fünf Jahren werde sicher notwendig sein, dann soll jedoch über eine allfällige weitere Aufhebung beschlossen werden.

Wären die bereits ausgegebenen 62 Mio. Franken (v.a. Landerwerb) sowie die vorgesehenen 22 Mio. Franken für den Rückbau der Rheinstrasse ebenfalls in die verursachergerechte Finanzierung einbezogen worden, hätte man das Fuder überladen. Die Regierung kam zum Schluss, dass eine Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes während zehn Jahren sicherlich die Schmerzgrenze darstellt. Mit dem Einbezug aller Kosten müsste der Verkehrssteuerrabatt um weitere vier bis fünf Jahre länger aufgehoben bleiben. Um die verursachergerechte Finanzierung nicht grundsätzlich zu gefährden, ruft Adrian Ballmer also dazu auf, der Finanzierung gemäss Vorlage des Regierungsrates zuzustimmen.

Bis in rund fünf Jahren müsse generell diskutiert werden, wie in Zukunft unsere Strassen zu finanzieren seien, beispielsweise über einen allgemeinen Strassenfonds.

Zur Kritik, es handle sich bei der Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes um eine Steuererhöhung: Im Vergleich zu den übrigen Kantonen sei die Besteuerung im Baselbiet sehr moderat, vor allem bezogen auf das Leistungsniveau der öffentlichen Dienstleistungen, welches mit Zug oder Nidwalden nicht vergleichbar sei. Der Gesamtbelastungsindex liegt in Basel-Landschaft bei 94,1 (Durchschnitt Schweiz = 100), dies bedeutet ungefähr die siebente Stelle unter den Kantonen. Bei der Motorfahrzeugsteuer liegt die Belastung zugegebenermassen höher, bei 110,6, was der 21. Stelle unter den Kantonen gleichkommt. Es sei jedoch sinnvoll, eher bei der Motorfahrzeugsteuer etwas höher zu liegen, als bei den natürlichen Personen. Im Baselbiet wurden die Steuern in den letzten Jahren immer wieder reduziert, dies mittels Steuerabzügen, von welchen die tieferen Einkommen stärker profitieren. Die neueste Steuervorlage sieht Reduktionen für Familien und tiefe Einkommen von jährlich 32 Mio. Franken vor, diese Zahl liegt also deutlich über der verursachergerechten, befristeten Mehrbelastung durch die Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes.

Die vorgeschlagene Finanzierung der H2 bezeichnet Adri-

an Ballmer als kostenverursacher- und nutzergerecht sowie für den einzelnen Automobilisten oder die einzelne Automobilistin moderat. Im Landrat sollte diesbezüglich keine Ideologie betrieben werden, sondern es gelte, pragmatisch vorzugehen und den Regierungsvorschlag als so genannten Akt der Vernunft zu unterstützen. Alle Seiten müssen Konzessionen machen und niemand könne irgendwelche Maximalforderungen durchsetzen. Es gelte nun, den Gordischen Knoten endlich einmal zu durchschlagen und das bereits mehrere Jahrzehnte alte Projekt zu finanzieren. Es wolle wohl keine politische Partei die Verantwortung für weitere Verzögerungen in Kauf nehmen, indem die Finanzierungsvorlage scheitere.

An dieser Stelle begrüsst **Eric Nussbaumer** Nationalrat Hans Rudolf Gysin auf der Zuschauertribüne.

Peter Holinger setzt sich als betroffener Unternehmer seit vielen Jahren für die H2 ein. Vor über vierzig Jahren wurde eine Talstrasse von Sissach bis Pratteln geplant, gebaut wurde schliesslich aber nur die Strecke Sissach bis Liestal Nord. Der Kanton erwarb aber vorausschauend Land, insbesondere von der Gemeinde Füllinsdorf, und trieb die weitere Planung voran. So wurden 62 Mio. Franken für den Bau der H2 Liestal – Pratteln bereits ausgegeben. Das Stimmvolk sprach sich sowohl 1995 als auch 1997 klar für den Bau der H2 aus, und zwar mit durchgehendem Tunnel. Von der Regierung wurde jedoch der Chienbergtunnel terminlich bevorzugt, obwohl es sich dabei um das jüngere Projekt handelte und die Strasse in Sissach nur von 18'000 Fahrzeugen täglich befahren wird (im Gegensatz zu 45'000 in Füllinsdorf).

Die H2 sei für das mittlere und obere Baselbiet volkswirtschaftlich sehr wichtig und baulich seien keine grösseren Probleme zu erwarten (Mergel, Tagebau). Vom ökologischen und ökonomischen Standpunkt her sei es unerlässlich, den Bau nun endlich in Angriff zu nehmen. Die aktuelle Vorlage zur Finanzierung bezeichnet Peter Holinger als guten Kompromiss, welcher die Möglichkeit biete, in fünf Jahren in Kenntnis der Subventionen durch den Bund die weitere Finanzierung zu planen. Um die Bundesfinanzen nicht zu verlieren, müsse jedoch bis zum Jahr 2008 mit dem Bau begonnen werden.

Das Erreichen einer 4/5-Mehrheit im Landrat für das vorliegende Gesetz erachtet Peter Holinger als unerlässlich, denn damit würde ein wichtiges Zeichen gesetzt.

*Für das Protokoll:
Andrea Maurer, Landeskanzlei*

*

Nr. 1780

6 2006/034

Berichte des Regierungsrates vom 31. Januar 2006 und der Finanzkommission vom 10. April 2006: Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln - Liestal; Finanzierung des Verpflichtungskredites für den Bau der H2. 1. Lesung
(Fortsetzung)

Bruno Steiger betont, bei der Abstimmung Mitte der

Neunzigerjahre habe das Volk die Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts nicht akzeptiert. Nun ist aber ein «Pakt der Vernunft» gefragt, und dabei muss das Verursacherprinzip beachtet werden.

Ungemein störend ist aber, dass der Schwerverkehr von der Ausserkraftsetzung des Verkehrssteuerrabatts ausgenommen werden soll. Die Lastwagen sind hauptverantwortlich für die Beschädigung der Strassen. Deshalb macht Bruno Steiger seine Zustimmung zum Gesetz davon abhängig, dass § 4 Absatz 2 entsprechend nachgebessert und den Lastautounternehmen keine Extrawurst gewährt wird – selbst wenn die Wirtschaftslobby deswegen zetern sollte. Die Schäden, die der Schwerverkehr anrichtet, sollen verursachergerecht bezahlt werden.

Das Volk wird wenig begeistert sein. Viele Leute befürchten, dass der Staat, der immer mehr Schulden anhäuft, die Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts gar nie mehr rückgängig machen wird. Diese Angst ist wohl nicht ganz unbegründet und könnte in einer Volksabstimmung ausschlaggebend sein. Es braucht eine Garantie, dass der Rabatt nach spätestens zehn Jahren wieder gewährt wird.

Isaac Reber meint, es sei manchmal hilfreich, sich daran zu erinnern, was früher alles gesagt worden ist. Aus der Zusammenfassung der Abstimmungsvorlage von 1995 zitiert er einige Sätze:

«Das Projekt Jurastrasse J2 löst das Verkehrsproblem im unteren Ergolzthal gut. Das Dach des Tunnels wird wiederum begrünt und bleibt einer zukünftigen Nutzung zugänglich. Die Rheinstrasse wird auf zwei Spuren zurückgebaut und erhält mit Kreiseln und einer Baumreihe eine städtebauliche Verbesserung.»

Und weiter hiess es damals:

«Wer den grösstmöglichen Nutzen anstrebt und auch bereit ist, dafür einen entsprechend höheren Preis zu zahlen, der soll sich für den Bau der J2 entscheiden.»

Die Bevölkerung hat damals zwar Ja zum teureren Projekt, aber Nein zum höheren Preis gesagt. Die Grünen haben seinerzeit schon eine klare Position vertreten, die sich seither nicht verändert haben: CHF 100 Mio. für den Ausbau der Rheinstrasse genügen, um das Verkehrsproblem nachhaltig und dauerhaft zu lösen. Dazu bieten die Grünen nach wie vor Hand, sogar ohne Spezialfinanzierung.

Wenn aber das Projekt H2 umgesetzt werden soll, dann muss dies im Sinn und Geist der Versprechen von 1995 geschehen. Eine Alibi-Finanzierung kommt nicht in Frage. Gegenstand der Finanzierung müssen ganz klar auch der Rückbau der Rheinstrasse als integraler Projektbestandteil, die Schliessung des Tunnels – eine Versprechung von 1995 – und bereits erbrachte Leistungen sein.

Ruedi Brassel erklärt, die SP sei seinerzeit gegen die J2-Vorlagen gewesen, akzeptiere aber die Volksentscheide – allerdings müssen die Voraussetzungen erfüllt sein. Entsprechende Anträge wird die SP-Fraktion stellen. Sie beziehen sich in erster Linie auf den Einbezug der Landerwerbs-, Planungs- und Rückbaukosten. Zudem verlangt die SP, dass durch die Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts nicht mehr eingenommen werden soll als das ganze Projekt kostet. Dieses Anliegen unterstützt auch Finanzdirektor Adrian Ballmer. Deshalb soll der Fonds nur so lange gespeist werden, bis die H2-Kosten gedeckt sind.

Wenn es von den Bürgerlichen her heisst, nur in einem

Kompromiss liege die Chance, das Projekt zu retten, dürfen sie nicht selbst schon im voraus definieren, wie der Kompromiss aussieht. Denn ein solcher kommt nur zustande, wenn ein Diskussionsspielraum besteht. Darauf beharrt die SP-Fraktion, und deshalb wird sie in der ersten Lesung ihre Anträge stellen. Zwischen den beiden Lesungen wird sie sehr sorgfältig abklären, wie es weitergehen soll.

Die bürgerlichen Fraktionen sollen sich öffnen, Diskussionsspielraum gewähren und ihre Kompromissbereitschaft unter Beweis stellen statt dem Parlament einen als «Kompromiss» getarnten *fait accompli* vorzulegen.

Wenn es darum geht, im Landrat eine $\frac{4}{5}$ -Mehrheit zu erreichen bzw. die H2 unverzüglich zu realisieren, muss eine Volksabstimmung vermieden werden. Die SP-Fraktion fürchtet eine Abstimmung nicht. Falls es zu einer Volksabstimmung kommt – entweder weil wegen bürgerlicher Unnachgiebigkeit im Parlament kein Kompromiss zustande kommt oder weil das Referendum ergriffen wird –, ist wieder das Volk gefragt. In diesem Fall sind die Volksabstimmungen von 1995 und 1997 nicht mehr verbindlich, und die SP wird sich anlässlich einer Delegiertenversammlung neu positionieren.

Die Position, welche die SP-Fraktion heute einnimmt, gilt nur auf der Basis der Volksentscheide aus den Neunzigerjahren. Wenn die Bürgerlichen mutwillig einen neuen Volksentscheid herbeiführen, müssen sie am Schluss auch das Resultat auslöpfeln.

Es liege kein Kompromissvorschlag der bürgerlichen Fraktionen vor, sondern ein Kompromissvorschlag der Regierung, betont Regierungsrat **Adrian Ballmer**. Gottseidank zeigen die Bürgerlichen zur freudigen Überraschung des Finanzdirektors so viel Vernunft, diesem Vorschlag heute zuzustimmen. Er hofft, dass auch die SP-Fraktion diesen Prozess noch rechtzeitig durchmachen werde.

Die Frage «H2 oder Rheinstrasse» hat das Volk entschieden, was es zu akzeptieren gilt. Der Rückbau ist integrierender Bestandteil des Bauprojekts, aber nicht Teil der Finanzierung.

Die jetzt vorgeschlagene Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts ist gegenüber der vom Volk verworfenen Vorlage stark modifiziert worden. Denn die Ausserkraftsetzung des Rabatts ist befristet und zweckgebunden.

Zu Bruno Steiger sagt der Regierungsrat, die Fahrzeuge würden nach Gewicht besteuert, wodurch die Lastwagen ohnehin deutlich stärker belastet werden als Personenwagen. Der Schwerverkehr muss zusätzlich auch noch die LSVA bezahlen. Zudem könnten die Fuhrhalter relativ einfach ihre Fahrzeuge in einem anderen Kanton einlösen. Dann führen die Lastwagen auf den Baselbieter Strassen herum und bezahlen gar nichts; das gilt es zu vermeiden, und deshalb ist die Ausnahme des Schwerverkehrs ein Akt der Vernunft im Rahmen eines insgesamt sinnvollen Kompromisses.

Hanspeter Frey goutiert Ruedi Brassels Drohungen nicht. Im September 2004 wurde ein Postulat der FDP überwiesen, wonach Finanzierungsmodelle für die rasche Realisierung der H2 Liestal-Pratteln gesucht werden sollen. So wurde verlangt, auch die zweckgebundene und zeitlich beschränkte Teilaufhebung des Verkehrssteuerrabatts zu prüfen. Genau dies liegt nun vor; die Vorlage ist ausgewogen und vernünftig. Sie dient dazu, die notwendige H2 endlich zu realisieren – im Interesse des Wirtschaftsstandorts

Liestal und Oberes Baselbiet.

Der Volksentscheid liegt seit bald zehn Jahren vor; er lautet: Die H2 muss gebaut werden. Deshalb gilt es, dem Gesetz wie vorgelegt, ohne Änderungen, zuzustimmen.

Die Grünen wissen um das Abstimmungsergebnis von 1997, beteuert **Isaac Reber**: Der Ausbau der Rheinstrasse ist abgelehnt worden. Die Grünen wissen aber auch noch anderes:

So ist 1995 versprochen worden, dass ein durchgehender Tunnel gebaut werden soll – heute aber ist ein Loch in Füllinsdorf geplant.

1995 ist versprochen worden, dass die Rheinstrasse zurückgebaut und mit Bäumen gesäumt werde – heute ist der Rückbau der Rheinstrasse aus der Finanzierung herausgebrochen.

1995 wurde eine Spezialfinanzierung abgelehnt – heute wird genau eine solche aber wieder beantragt.

Die Grünen haben mit ihrem Festhalten an der Rheinstrasse nicht als Einzige ein Legitimationsproblem; aber sie deklarieren es zumindest.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung*

Titel und Ingress keine Wortbegehren

§ 1 *Fertigstellung der H2* keine Wortbegehren

§ 2 *Fonds zum Bau der H2 Pratteln-Liestal*

Absatz 1

Landratspräsident **Eric Nussbaumer** stellt die beiden vorliegenden Änderungsanträge vor:

Die SP-Fraktion beantragt die Streichung des Passus «*abzüglich der bereits angefallenen Kosten für die Planung und Landerwerb*».

Die grüne Fraktion beantragt folgende Umformulierung des Absatzes: «*Zur vollständigen Finanzierung des Baus und der Unterhaltskosten der H2 Pratteln-Liestal sowie der dadurch entstehenden Folgekosten wird ein Fonds geäufnet.*»

://: In der Eventualabstimmung obsiegt der SP-Antrag mit 40 Stimmen; der Antrag der Grünen erhält 12 Stimmen, dies bei 30 Enthaltungen.

Landratspräsident **Eric Nussbaumer** stellt den SP-Antrag dem Kommissionsantrag gegenüber.

://: Der Landrat stimmt mit 51:31 Stimmen bei einer Enthaltung dem Kommissionsantrag zu.

Absatz 2

Wie Landratspräsident **Eric Nussbaumer** bekannt gibt, beantragt die grüne Fraktion, in Buchstabe 1 das Wort «*befristeten*» zu streichen.

://: Der Antrag wird mit 51:30 Stimmen bei zwei Enthaltungen abgelehnt.

Absatz 3 keine Wortbegehren

Absatz 4

Wiederum liegen zwei Änderungsanträge vor, welche Landratspräsident **Eric Nussbaumer** vorstellt:

Die Grünen verlangen folgende Neuformulierung: «*Für die Redimensionierungs- und Sanierungskosten der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal werden Gelder aus dem Fonds verwendet.*»

Die SP-Fraktion beantragt, Absatz 4 ersatzlos zu streichen.

://: In der Eventualabstimmung wird der Antrag der grünen Fraktion (21 Stimmen) dem SP-Antrag (20 Stimmen) vorgezogen; 41 Ratsmitglieder enthalten sich der Stimme.

Der **Landratspräsident** stellt den Antrag der grünen Fraktion dem Kommissionsantrag gegenüber.

://: Der Landrat stimmt mit 51:31 Stimmen bei einer Enthaltung dem Kommissionsantrag zu.

§ 3 *Konsultativkommission*

Die SP-Fraktion beantragt, wie Landratspräsident **Eric Nussbaumer** mitteilt, die ersatzlose Streichung.

://: Der Antrag wird mit 45:36 Stimmen bei zwei Enthaltungen abgelehnt.

§ 4 *Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben*

Absatz 1

Die grüne Fraktion beantragt folgende Umformulierung: «*§ 10 a wird per 1. Januar 2007 so lange ausser Kraft gesetzt, bis die vollständige Finanzierung der H2 durch die Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabatts gesichert ist.*»

Jürg Wiedemann erklärt dazu, gemäss der Kommissionsvorlage soll der Verkehrssteuerrabatt nur fünf Jahre lang aufgehoben werden, und danach müsse der Landrat neu entscheiden. Es ist aber alles andere als sicher, ob die bürgerlichen Parteien, insbesondere die SVP, nach Ablauf der fünf Jahre tatsächlich einer Verlängerung zustimmen würden, wenn die H2 noch nicht fertig finanziert ist.

Mit ihrem Antrag möchten die Grünen eine möglichst hohe Sicherheit herstellen für das, was die FDP und die Regierung versprochen haben: dass nämlich die H2-Finanzierung über die Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts erfolgen soll – und zwar unabhängig von der Baudauer.

Das Votum seines Vorredners empfindet **Jörg Krähenbühl** als Affront. Jürg Wiedemann unterstellt der SVP, sie sei nicht zuverlässig. Dabei steht die SVP heute hinter dem Gesetz, und auch in fünf Jahren wird sie sich im Sinne der Vorlage verhalten. Wenn dann die Weiterführung der Verkehrssteuerrabatt-Aufhebung für weitere zwei Jahre noch nötig sein sollte, wird sie dem zustimmen.

Urs Hintermann hat von der FDP gehört, wer A sage, müsse auch B sagen, und von der SVP, sie werde in fünf Jahren einer Weiterführung, falls nötig zustimmen. Aber noch niemand hat ein überzeugendes Argument geliefert, weshalb man nicht jetzt schon vorbehaltlos sagen kann, dass die H2-Kosten vollständig mit der vorübergehenden

Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts finanziert werde. Es ist nicht einzusehen, weshalb nach fünf Jahren nochmals gesondert beschlossen werden sollte, den Rest auch noch so zu bezahlen – es sei denn, man will das insgeheim gar nicht.

Hanspeter Frey ist erstaunt über das Misstrauen gegenüber der stets ehrlichen und offenen FDP. Ihr kann vorbehaltlos vertraut werden.

Im September 2004 hat die FDP in ihrem Postulat schon eine zeitlich befristete Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts angeregt. Dieser Idee entspricht der Gesetzesentwurf.

Vielleicht wird schon in vier Jahren gar kein Geld mehr aus dieser Quelle benötigt, weil andere Mittel, etwa vom Bund, zur Verfügung stehen.

Der FDP darf geglaubt werden, dass sie einer Verlängerung, falls diese nötig sein sollte, auf jeden Fall zustimmen wird. Die freisinnige Fraktion ist in jeder Situation vertrauenswürdig und wackelt nicht.

[Heiterkeit]

Jörg Krähenbühl weiss, dass es sehr schwierig war, die Gegner einer Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts von der Richtigkeit dieser Massnahme zu überzeugen. Ein Teil dieser Gegnerschaft, die Automobilverbände, wollte gar nichts von einer Aufhebung wissen, andere wären höchstens für die Aufhebung der Hälfte des Rabattes zu haben gewesen.

Die Befristung auf vorläufig fünf Jahre ist ein Kompromiss, dem zuletzt sogar die Gegner zugestimmt haben, obwohl die Automobilisten in den letzten vierzig Jahren die H2 schon mehrfach bezahlt haben.

Die SVP wollte ein Referendum von dieser Seite verhindern, was ihr gelungen ist. In fünf Jahren kann der Landrat über eine Weiterführung der Rabatt-Aufhebung entscheiden, und bis dahin werden sich die Mehrheitsverhältnisse im Landrat sicher nicht dramatisch ändern. Wer dann anders abstimmt, ist wortbrüchig. Jörg Krähenbühl wird aber sicher nicht zu den Wortbrüchigen gehören.

Hanspeter Frey wirft der Linken Misstrauen vor; aber **Ruedi Brassel** stellt fest, dass die Vorlage vor Misstrauen nur so strotzt. Soeben wurde diskussionslos eine Konsultativkommission eingeführt – ein unnötiges Organ, ein bürokratischer Wurmfortsatz, der nur Misstrauen gegenüber dem Parlament ausdrückt, das ja eigentlich selbst die Kontrollfunktion wahrnehmen sollte. Mit der Schaffung solcher Kommissionen, die staatsrechtlich problematisch sind, sollte man äusserst vorsichtig sein.

Der Linken Misstrauen vorzuwerfen, ist unangebracht. Denn sie vertraut darauf, dass das ganze Bauprojekt durch die Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabatts finanziert werden kann. Wenn dies bereits nach vier Jahren geschehen sein sollte, wird die Aufhebung wieder rückgängig gehoben. Es gibt gar keinen Grund, später über irgendwelche Verlängerungen zu diskutieren, wenn von Anfang an die Zweckbindung klar festgehalten ist.

Jürg Wiedemann freut sich über Hanspeter Freys Zusage, die ganzen Projektkosten aus der Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts finanzieren zu wollen, fragt

sich aber gleichzeitig, weshalb er sich dann doch eine Option offenhalten möchte, sich in fünf Jahren neu zu entscheiden. Denn wenn man neu entscheiden will, gibt es immer zwei Möglichkeiten: Man kann Ja oder Nein sagen.

Wenn, wie Hanspeter Frey es sich ausdenkt, das Ganze bereits nach vier Jahren bezahlt ist, wird auch gemäss dem Antrag der Grünen die Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabatts wieder rückgängig gemacht. Es gibt also keinen Grund, dem Antrag nicht zuzustimmen.

Jörg Krähenbühl scheint seine eigenen Verbündeten, die Autoverbände, täuschen zu wollen, indem er ihnen vor-macht, die Aufhebung gelte nur für fünf Jahre, während er selbst im Landrat – um die Linken auf seine Seite zu bekommen – gelobt, dannzumal einer Verlängerung zuzustimmen. Diese Argumentation geht schlichtweg nicht auf.

Der grüne Antrag entspricht inhaltlich genau den soeben geäusserten Beteuerungen der Bürgerlichen.

Als Denkanstoss zum Thema «Misstrauen bei Strassenbauprojekten» sagt **Kaspar Birkhäuser**, an Hanspeter Frey gewandt, nur ein Stichwort: Chienbergtunnel.

Regierungsrat **Adrian Ballmer** meint, eine gewisse gegenseitige Vorsicht sei in einem Parlament durchaus angebracht. Aber es geht gar nicht darum, ob die SP den Bürgerlichen nicht trauen kann oder umgekehrt – sondern die Frage war vielmehr, ob die Bürger(innen) den Politiker(inne)n trauen oder nicht. Darum geht es.

Als vertrauensbildende Massnahme zugunsten der Politik wurden zwei Massnahmen ins Gesetz aufgenommen: einerseits die Konsultativkommission – deretwegen man nicht den Untergang des Abendlandes ins Feld führen oder einen staatspolitischen Sündenfall beschwören darf, denn es handelt sich um ein reines Konsultativgremium –, andererseits die Befristung. Denn nur so hat die Vorlage eine Chance beim Volk.

Wenn die Politik einmal Steuern beschlossen hat, schafft sie diese, wie die Geschichte beweist, kaum jemals wieder ab. Ein gewisses Misstrauen des Bürgers gegenüber der Politik ist insofern nicht ganz unbegründet.

Ohnehin könnte das Gesetz jederzeit im Rahmen der normalen parlamentarischen Abläufe wieder geändert werden. Es bleibt den Ratsmitgliedern also gar nichts anderes übrig, als sich gegenseitig zu vertrauen. Unter Ehrenmännern und Ehrenfrauen muss aber klar sein, dass der über die Parteigrenzen hinaus geltende Konsens gilt, dass die H2-Kosten über die Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts beglichen werden sollen, auch wenn dafür allenfalls nach fünf Jahren eine Verlängerung nötig werden sollte. Alles andere wäre als Schlitzohrigkeit zurückzuweisen. Dieses Verständnis der Vorlage hat auch Hans-Rudolf Gysin geteilt, und es gilt ebenso für den Finanzdirektor, der sich dabei öffentlich behaftet lässt.

Falls die Volksabstimmung gewonnen werden soll, muss laut **Eugen Tanner** die Zusammenarbeit mit all jenen, die den «Pakt der Vernunft» ermöglicht haben, insbesondere mit den Automobilverbänden, halten. Um dies sicherzustellen, äussert der Landrat zwei Bitten:

Erstens soll der Rat dem Kommissionsantrag zustimmen, und zweitens soll der Finanzdirektor mit all jenen, die den Pakt geschlossen haben, diskutieren, ob sie nicht eine Formulierung akzeptieren könnten, die für absolute Klarheit sorgt.

Zahl der ungültigen Linien	0	21
Zahl der gültigen Stimmen		141
Absolutes Mehr		36

Auf Daniel Münger entfallen 38 Stimmen; er liegt über dem absoluten Mehr, fällt aber als überzählig aus dem Rennen.

://: Gewählt sind mit 51 Stimmen Elisabeth Schneider und mit 45 Stimmen Thomas Schulte.

Für das Protokoll:
Alex Klee-Bölckow, Landeskanzlei

*

Nr. 1783

Frage der Dringlichkeit:

Wie **Landratspräsident Eric Nussbaumer** bekannt gibt, akzeptiere der Regierungsrat die Dringlichkeit der beiden Postulate von Daniel Münger, «Lernzentrum Pratteln: wie weiter?» (2006/114), und von Dieter Schenk «Kein Verzicht auf den Wisenbergstunnel» (2006/115).

://: Der Dringlichkeit der Postulate 2006/114 und 2006/115 wird zugestimmt.

Für das Protokoll:
Alex Klee-Bölckow, Landeskanzlei

*

Nr. 1784

Mitteilungen

Landratspräsident **Eric Nussbaumer** wünscht den Anwesenden einen guten Appetit, kündigt eine Bürositzung auf 13:40 Uhr an und unterbricht die Landratssitzung um 11:55 Uhr.

Für das Protokoll:
Alex Klee-Bölckow, Landeskanzlei

*

Nr. 1785

Überweisungen des Büros

Landratspräsident **Eric Nussbaumer** gibt Kenntnis von folgenden Überweisungen:

2006/108
Bericht des Regierungsrates vom 11. April 2006: Änderung des Steuergesetzes vom 7. Februar 1974; Steuerliche Entlastung von Familien und tiefen Einkommen sowie Umsetzung des BGE vom 27. Mai 2005 (Erhöhung Eigen-

mietwert und Aufhebung Mietkostenabzug); **an die Finanzkommission**

2006/109
Bericht des Regierungsrates vom 11. April 2006: "Konzept Sport und Umwelt" (2005-321); Abschreibung; **direkte Beratung**

2006/110
Bericht des Regierungsrates vom 11. April 2006: Postulat 2001/167 vom 21. Juni 2001 von Peter Tobler, FDP-Fraktion, betreffend Vernehmlassung für die formulierte Gesetzesinitiativen; Abschreibung; **direkte Beratung**

2006/111
Bericht des Regierungsrates vom 11. April 2006: Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2004; **an die Finanzkommission**

2006/112
Bericht des Regierungsrates vom 25 April 2006: H2 Umfahrung Sissach, Chienbergtunnel: Berichterstattung des Regierungsrates zum Stand des Projekts und zu erteilten Aufträgen; **an die Bau- und Planungskommission**

2006/113
Bericht des Regierungsrates vom 25. April 2006: Erneuerung der Bewilligung des Staatsbeitrages an die REGIO BASILIENSIS (Interkantonale Koordinationsstelle IKRB und Verein) sowie an das Gemeinsame Sekretariat der Deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz für die Jahre 2007-2010; **an die Finanzkommission**

– *Strafanzeige René E. Lins an GPK*

://: Das Büro des Landrates hat die Strafanzeige als Aufsichtsbeschwerde an die Geschäftsprüfungskommission überwiesen.

– *Wahlen durch das Büro des Landrates*

://: Für den zurückgetretenen Etienne Morel wählte das Büro des Landrates Christoph Frommherz als Ersatzmitglied der Justiz- und Polizeikommission.

://: Für den zurückgetretenen Etienne Morel wählte das Büro des Landrates Esther Maag als Mitglied der Spezialkommission Ombudsman.

– *Wahl von zwei Landratsmitgliedern in den Beirat der BLT Baselland für die Amtsperiode 2006 - 2010*

Eric Nussbaumer gibt das vollständige Wahlergebnis bekannt.
(Siehe Traktandum 4)

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 1786

5 2006/070

Bericht des Kantonsgerichts vom 23. Februar 2006: Ersatzwahl eines/einer Richter/in des Verfahrensgerichts in Strafsachen für die Amtsperiode 2006-2010

Nach einer eingehenden Befragung schlägt Fraktionspräsident **Peter Zwick** namens der CVP/EVP-Fraktion Georg Gremmelpacher für das Amt eines Richters in Strafsachen vor. Georg Gremmelpacher zeichnet sich nicht nur durch seine berufliche Kompetenz, sondern auch durch sein breites Allgemeinwissen aus.

Eric Nussbaumer konstatiert, dass keine weiteren Wahlvorschläge eingebracht werden.

://: Damit ist Georg Gremmelpacher in Stiller Wahl als Richter des Verfahrensgerichts in Strafsachen für die Amtsperiode 2006-2010 gewählt.

*Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei*

*

Nr. 1787

Frage der Dringlichkeit:

2006/114; Lernzentrum Pratteln: Wie weiter? 2006/115; Kein Verzicht auf den Wisenbergtunnel

Landratspräsident **Eric Nussbaumer** gibt bekannt, dass die Regierung bereit ist, beide dringlichen Postulate entgegen zu nehmen. Ein gegenteiliger Antrag wird nicht gestellt.

://: Damit sind die dringlichen Postulate 2006/114 sowie 2006/115 überwiesen.

*Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei*

*

Nr. 1788

8 2005/193

Berichte des Regierungsrates vom 5. Juli 2005 und der Justiz- und Polizeikommission vom 10. April 2006: Gesetz über die Archivierung (Archivierungsgesetz). 1. Lesung

Bereits 1997, führt Kommissionspräsidentin **Regula Meschberger** aus, überwies der Landrat eine Motion des heutigen Nationalratspräsidenten Claude Janiak, der ein Archivierungsgesetz für den Kanton Basel-Landschaft verlangte. Sechs Jahre später legte die Regierung einen Gesetzesentwurf vor, der vom Landrat auf Antrag der Justiz- und Polizeikommission zurückgewiesen wurde. Hauptgründe der Rückweisung waren Auslegungsschwierigkeiten einzelner Paragraphen, unklare Schnittstellen des

Gesetzes zu anderen Erlassen und die Befürchtung, das Gesetz könnte wegen der aufwändigeren Aufbereitung der Akten erhebliche Mehrkosten verursachen. Zudem war auch die Meinung zu vernehmen, das Gesetz sei unnötig, einzelne, wirklich nötige Bestimmungen könnten im Datenschutzgesetz untergebracht werden.

Das neue, von der Regierung überarbeitete Gesetz zeichnet sich durch einfache, klare Formulierungen aus und beschränkt sich auf das Notwendige. Gleichzeitig nimmt das Gesetz die Vorschriften der Archivierung, wie sie im Datenschutzgesetz und in der Verordnung über die Besorgung und Benützung des Staatsarchivs festgehalten sind, auf und bietet damit eine klare gesetzliche, gut lesbare Grundlage für die Aufbereitung und Aufbewahrung von Akten, für die Zuständigkeiten und die Aufgaben des Staatsarchivs.

Dank seiner Lesbarkeit erweist sich das Gesetz als bürgerfreundlich. Wer Auskunft will, findet diese künftig in einem einzigen Gesetz und ist folglich nicht mehr gezwungen, in verschiedenen Gesetzen und Verordnungen nachzulesen. Zu Beginn der Debatte waren nicht alle Kommissionsmitglieder dieser Meinung. Eintreten war bestritten, wurde aber letztlich mit einer deutlichen Mehrheit beschlossen. In einer engagierten, zur Klarheit beitragenden Debatte überarbeitete die Justizkommission in der Folge verschiedene Paragraphen. Hinter die nun vorliegende, überarbeitete Gesetzesversion konnten sich alle Kommissionsmitglieder stellen.

Die Justiz- und Polizeikommission beantragt dem Landrat, dem nach zwei Lesungen verabschiedeten Archivierungsgesetz zuzustimmen.

Seit der Überweisung der Motion Janiak besteht ein parlamentarischer Auftrag, merkt **Ursula Jäggi** einleitend an. Ausgelöst wurde die Motion durch die Fichenaffäre, welche den Kanton seinerzeit arg gebeutelt hatte. Zwar wurde in der Folge der Fichenaffäre das Datenschutzgesetz erlassen, das den Umgang und die Vernichtung von Daten regelt, doch ein Archivierungsgesetz, das bestimmt, wie Akten zu sammeln sind, fehlte weiterhin.

Bereits anlässlich der ersten Beratung im Jahre 2003 signalisierte die SP ihre Zustimmungsbereitschaft. Die SP will ein Archivierungsgesetz, auf das sich unter anderem auch das Staatsarchiv und die Landeskanzlei stützen können.

Widerstand gegen das Gesetz vom Jahre 2003 meldeten seinerzeit auch die Gemeinden an. Doch auch sie sind gehalten, mit ihren archivierungswürdigen Akten sorgfältig umzugehen – und können von diesem Gesetz überdies auch profitieren. Bloss eine Verordnung zu erlassen, wie einzelne Exponenten meinten, würde die Arbeit des Staatsarchivs nicht genügend absichern. Im Speziellen kann die bestehende Verordnung über die Aktenführung nicht herangezogen werden, weil sie nur für den engeren Bereich der Verwaltung Gültigkeit hat. Das Archivierungsgesetz findet in der sogenannten selbständigen Archivierung Anwendung durch Körperschaften und Anstalten des kantonalen und öffentlichen Rechts und durch die Gemeinden. Stimmt der Landrat dem vorliegenden Gesetz zu, würde die Verordnung obsolet.

Die SP tritt auf die Vorlage ein, der Kanton braucht endlich ein Archivierungsgesetz, um die bestehenden Rechtsunsicherheiten definitiv zu beseitigen. Zu § 15 Absatz 1 wird Ursula Jäggi – so hat es die SP-Fraktion beschlossen – einen Antrag stellen.

Dominik Straumann gibt bekannt, dass die Meinungen zum Archivierungsgesetz in der SVP gespalten sind. Mehrere Fraktionsmitglieder würden einen Nichteintretensantrag unterstützen.

Ein grosser inhaltlicher Teil des Archivierungsgesetzes ist bereits in anderen Gesetzen und in der Verordnung verankert. Deshalb steht die Frage im Raum, ob das Gesetz wirklich nötig ist. In einzelnen Punkten hat das Gesetz seine Berechtigung, beispielsweise im Zusammenhang mit der zukünftigen elektronischen Archivierung. Allerdings darf die Archivierung auch in diesem Bereich nicht ins Unendliche getrieben werden; die SVP wird deshalb, sollte Eintreten beschlossen werden, zu § 3 Absatz 1 einen Antrag stellen.

Trotz der Bemühungen, so **Ivo Corvini**, die Gesetzesanzahl zu reduzieren und mit der Aktion Effilex die Gesetze auf ihre Notwendigkeit und Aktualität hin zu überprüfen, soll nun mit dieser Vorlage ein neues Gesetz geschaffen werden. Speziell bei jedem neuen Gesetz ist gut zu hinterfragen, was es bringt, und was mit der Inkraftsetzung ändern würde. Mit dem Archivierungsgesetz änderte sich gegenüber dem aktuellen Zustand nichts. Neu würde ganz einfach die bewährte und gelebte Archivpraxis auf eine gesetzliche Basis gelegt. Dies reicht aber für eine Mehrheit der CVP/EVP-Fraktion als Grund für die Schaffung eines neuen Gesetzes nicht aus. Der Regierungsrat könnte – ohne den Landrat einzubeziehen – die bestehende Verordnung leicht aktualisieren; der Umgang mit den Personaldaten ist ohnehin bereits im Datenschutzgesetz geregelt. Zudem tanzte der Kanton Basel-Landschaft mit der Inkraftsetzung eines Archivierungsgesetzes aus der Reihe, denn nur eine Minderheit von Kantonen kennt ein Archivierungsgesetz, eine Pflicht zur Schaffung eines solchen besteht seitens des Bundes nicht.

Das Votum soll weder die Wichtigkeit noch die Bedeutung des Staatsarchivs in Frage stellen, doch braucht eben nicht jede staatliche Stelle ihr eigenes Gesetz. Eine Mehrheit der CVP/EVP-Fraktion stellt Antrag auf Nichteintreten auf das Gesetz, wird aber, weil das Gesetz die gelebte und bewährte Archivpraxis übernimmt, in einer eventuellen Schlussabstimmung für das unnötige Gesetz stimmen. Denn: Für ein unnötiges Gesetz soll keine unnötige Volksabstimmung durchgeführt werden!

Laut **Daniele Ceccarelli** gibt das Gesetz Antworten auf folgende Fragen:

- Was ist zu archivieren?
- Wer archiviert?
- Wer darf wann Einblick nehmen in das Archiv?
- Wie sind die Kosten zu verteilen?

Damit die Arbeit des Staatsarchivs ein Gerüst erhält, sind die Regelungen nötig. Nichteintreten auf das Gesetz bringt nichts, die Verordnung bleibt bestehen. Das Staatsarchiv ist ein wesentlicher Teil des Kantonsgedächtnisses, und die im Rahmen des Datenschutz- und Personenschutzrechtes beim Bund eingeleitete Entwicklung gibt zu verstehen, dass eine Verankerung auf gesetzlicher Stufe angezeigt ist.

Die Führung der Justizkommission im Staatsarchiv beeindruckte, führte aufgrund von Staubablagerungen hin und wieder zwar zu Husteln und Niesen, was indes nicht heissen soll, die StaatsarchivarInnen beschäftigten sich bloss mit Verstaubtem, vielmehr werden die Dokumente mit modernster Technologie geschützt – eine wichtige Aufgabe.

Stets stellt sich beim Archivieren von Dokumenten die Frage des Schutzes betroffener Personen. Wer darf Einsicht nehmen und wie soll die Einsicht geregelt werden? Die dazu getroffene Lösung ist gut, trägt sämtlichen Schutzinteressen Rechnung. Zudem regelt das Gesetz auch die Kosten- und Gebührenfrage.

Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und verzichtet im Übrigen auf das Einreichen von Anträgen.

Mit der Redewendung *Was lange währt, wird endlich gut* leitet **Kaspar Birkhäuser** sein Votum ein. Neun Jahre nach der Überweisung der Motion kann der Rat heute über das Archivierungsgesetz beraten und abstimmen.

Das Gesetz ist, wie vom Landrat schon 1997 befunden, notwendig. Was heute verstreut in anderen Gesetzen und Verordnungen zu finden ist, wird nun im Archivierungsgesetz zusammengefasst und ergänzt. Das Gesetz definiert die Aufgaben des Staatsarchivs, nennt die Arten der Archivierung, bestimmt die Zuteilung der Archivierung bei Kanton und Gemeinden, die Zugänglichkeit, das Finanzielle und den Daten- beziehungsweise Personenschutz. Kaspar Birkhäuser darf feststellen, dass das Gesetz, speziell dank jener Kommissionsmitglieder, die dem Werk zu Beginn kritisch gegenüber standen, erheblich gewonnen hat. Der vorliegende Antrag wurde von der JPK einstimmig verabschiedet. Das Plenum sollte diesem Vorschlag folgen. Unverständlich, dass die CVP die gesamte Arbeit nach neun Jahren begraben will.

Ursula Jäggi fühlt sich vom Votum Ivo Corvinis herausgefordert: Zum einen vom Argument, es sei nicht nötig, für jede einzelne Dienststelle ein Gesetz zu schaffen. Dazu ist festzustellen, dass das Staatsarchiv für den gesamten Kanton, für alle Direktionen und auch für Private zuständig ist und deshalb nicht als isolierte Dienststelle zu betrachten ist. Das zweite Argument Ivo Corvinis gegen das Gesetz, nur eine Minderheit von Kantonen kenne ein Archivierungsgesetz, kann Ursula Jäggi nicht als Grund für eine Ablehnung akzeptieren, zumal auch Minderheiten gute Gesetze erlassen können.

Karl Willimann teilt die Meinung der CVP-Mehrheit. Das Wohl des Kantons Basel-Landschaft ist nicht davon abhängig, ob er nun ein Archivierungsgesetz erlässt oder nicht. Deziert ist Karl Willimann nicht der Auffassung der SP, die meint, ein Archivierungsgesetz erhöhe die Rechtssicherheit.

Schon vor 12 Jahren geisterte ein erster Gesetzesentwurf durch die Verwaltung. Schon damals musste man sich an den Kopf fassen; nicht umsonst also wies der Landrat das Gesetz zurück. Obwohl der Mailverkehr damals noch nicht bekannt war, war leicht ersichtlich, dass die hinterste und letzte Korrespondenz archiviert und dem Staatsarchiv hätte übergeben werden sollen. Folge dieser Tendenz heute: Im Staatsarchiv wird gebaut! Wenn die mit diesem Gesetz stipulierte Archivierungswut nicht eingedämmt wird, ist damit zu rechnen, dass dem Landrat in zehn Jahren erneut ein Antrag auf Erweiterung des Staatsarchivs vorgeschlagen wird.

Speziell warnt Karl Willimann davor, die zu den einzelnen Geschäften herumgebotenen e-mails ins Staatsarchiv zu tragen. Auch die Landratsprotokolle müssten nicht archiviert werden, denn die Menschheit kommt dank dieser Archivierung nicht weiter. Der Landrat sollte seinen Output nicht überschätzen, die Redewendung *Die Lücke, die wir hinterlassen, ergänzt uns vollkommen* bringt es auf den

Punkt.

Sabine Pegoraro bedankt sich für die mehrheitlich gute Aufnahme des Gesetzes. Die Mitarbeitenden des Staatsarchivs und im Speziellen der Leiterin, Regula Nebiker, darf ein Kränzchen gewunden werden. Das Staatsarchiv wird von der Verwaltung, den Gerichten, Gemeinden und der Bevölkerung als sehr engagierter und kundenorientierter Dienstleistungsbetrieb wahrgenommen. Ein Besuch lohnt sich auch für Landrätinnen und Landräte!

Zum Nichteintretensantrag der CVP/EVP-Fraktion und der Diskussion, ob ein Gesetz überhaupt nötig sei: Das Archivierungsgesetz bringt, dies sei vorausgeschickt, keinen zusätzlichen personellen und administrativen Aufwand mit sich. Trotzdem notwendig ist es, weil im Kanton eine entsprechende Gesetzeslücke besteht und in der Folge eine Rechtsunsicherheit entstanden ist. Schweizweit ist aufgrund der Erfahrungen mit der Fichenaffäre, mit der Organisation Kinder der Landstrasse und der Rolle der Schweiz im Zweiten Weltkrieg die Erkenntnis gewachsen, dass nicht nur der Datenschutz, sondern auch die Archivierung auf eine klare gesetzliche Grundlage zu stellen sind. Dies ist der Grund, warum ein Bundesgesetz geschaffen wurde und inzwischen auch neun Kantone eigene Gesetze beschlossen haben.

Die Justizdirektorin bittet den Landrat, die Regelungen auf Gesetzesstufe zu treffen, auf den Vorschlag einzutreten und ihn in der unterbreiteten Version zu genehmigen.

Kommissionspräsidentin **Regula Meschberger** meldet sich auf den Hinweis von Ivo Corvini zum Programm Effilex: Dieses Programm hat nicht nur den Auftrag, die Gesetzessammlung auf unnötige Gesetze zu durchforsten, Effilex hat auch für lesbare und damit bürgerfreundliche Gesetze zu sorgen. Genau dies ist der Hintergrund des Archivierungsgesetzes, mit ihm werden in verschiedenen Gesetzen und Verordnungen aufgelistete Bestimmungen in einem Gesetz zusammengefasst.

Zum Votum von Karl Willimann: § 3 des Gesetzes definiert, was unter "archivwürdige Unterlagen" zu verstehen ist. Es geht also nicht darum, jedes Papier und jedes Mail aufzubewahren, sondern darum, relevante Unterlagen zu archivieren.

– *Nichteintretensantrag der CVP/EVP-Fraktion*

://: Der Landrat bestimmt mit 49 zu 28 Stimmen bei 3 Enthaltungen Eintreten auf das Gesetz über die Archivierung.

– *1. Lesung*

Titel und Ingress
§§ 1 und 2

Keine Wortmeldung

§ 3 Begriffe

Dominik Straumann nimmt Bezug auf § 1Zweck, wo die Begrifflichkeit *Nachvollziehbarkeit staatlichen Handelns* erwähnt ist. Diesen Satzteil möchte die SVP-Fraktion auch in § 3 Absatz 1 wie folgt einbauen:

¹ Unterlagen im Sinne des Gesetzes sind alle aufgezeichneten

Informationen von *Geschäftsprozessen des staatlichen Handelns*, unabhängig vom Informationsträger, die bei der Erfüllung der Aufgaben empfangen oder erstellt worden sind, sowie alle Hilfsmittel und ergänzenden Daten, die für das Verständnis dieser Geschäftsprozesse und deren Nutzung notwendig sind.

Damit wäre klar bestimmt, dass ein Geschäftsprozess dokumentiert werden soll und nicht einzelne Abläufe innerhalb des Prozesses.

Für **Daniele Ceccarelli** bringt der Vorschlag keinen Konkretisierungsgewinn. Bereits in § 1, dem Zweckartikel, wird die Nachvollziehbarkeit staatlichen Handelns aufgeführt. Überdies wird mit dem Begriff *Geschäftsprozess* ein auslegungsfähiger und -bedürftiger Ausdruck eingeführt, der weder zur Klarheit beiträgt noch zu der von der SVP gewünschten Einschränkung von Archivunterlagen. Wie bereits von der Präsidentin dargelegt, wird auch künftig nicht jeder "Hafenkäse" archiviert. Ganz selbstverständlich aber würde ein Antrag in fünf Jahren, das Archiv müsse erneut ausgebaut werden, sehr kritisch hinterfragt.

://: Der Landrat lehnt den Antrag der SVP-Fraktion (siehe oben) mit 49 zu 31 Stimmen ab.

§§ 4 bis 14

Keine Wortmeldung

§ 15

Verrechnung von Dienstleistungen

Ursula Jäggi zitiert den ursprünglichen ersten Satz der Bestimmung:

Das Staatsarchiv kann für seine Dienstleistungen Gebühren verlangen.

Neu lautet Absatz 1:

Das Staatsarchiv erhebt für seine Dienstleistungen in der Regel Gebühren.

Die SP hält es für richtig, dass das Staatsarchiv, wenn es denn stark beansprucht wird, Gebühren verlangen kann. Studierende oder Personen, die Familienforschung betreiben, und Vereine, die ihre Geschichte aufarbeiten möchten, sollten aber nicht mit Gebühren belastet werden. Das Staatsarchiv sollte aufgrund einer noch zu erstellenden Gebührenverordnung Abgaben erheben können, wie dies Absatz 2 schon vorschreibt.

Die SP beantragt, die ursprüngliche Formulierung als Absatz 1 aufzunehmen:

¹ *Das Staatsarchiv kann für seine Dienstleistungen Gebühren verlangen.*

Daniele Ceccarelli macht beliebt, den Antrag der SP abzulehnen. Richtig ist der Hinweis, dass das Archiv von unterschiedlichen Nutzern aufgesucht wird. Aber auch die Formulierung *Das Staatsarchiv erhebt für seine Dienstleistungen in der Regel Gebühren* gestattet eine offene Handhabung der Bestimmung. Man sollte den Entscheid, ob Gebühren verlangt werden, nicht vollständig dem Ermessen des vom Steuerzahler finanzierten Archivs überlassen.

Auch **Ivo Corvini** rät, den Antrag abzulehnen. Auch er möchte grundsätzlich von einer Gebührenpflicht ausgehen, begründete Ausnahmen aber zulassen, für Studierende beispielsweise.

Mit denselben Begründungen wird auch die SVP den An-

trag ablehnen, meldet **Dominik Straumann**.

Ruedi Brassel umschreibt die Bedeutung der Begrifflichkeit *in der Regel*: In erster Linie, das heisst, *in der Regel*, beschafft und händigt das Staatsarchiv dem Kunden Akten aus – erbringt somit kurze Handreichungen, die nach Auffassung und Erfahrung von Ruedi Brassel nicht gebührenpflichtig sein dürfen. Darüber hinaus gelangen Personen aber auch mit aufwändigen Fragen an das Staatsarchiv, lösen Recherchen und allenfalls datenschützerische Massnahmen aus. In solchen Fälle, die aber nicht Regelgeschäfte darstellen, soll darüber diskutiert werden können, ob Gebühren einzutreiben sind oder nicht. Mit dem Hinweis *in der Regel* wird aber absolut nichts geklärt. Wird dem Staatsarchiv in dieser Frage nicht freie Hand gegeben, so müsste zumindest ein Verordnungsentwurf dazu verlangt werden.

Die Fraktion der SP erwartet, dass bis zur zweiten Lesung geklärt wird, was unter *in der Regel* verstanden wird. Der Landrat ist gebeten, den Antrag von Ursula Jäggi anzunehmen.

Daniele Ceccarelli meint dagegen, Absatz 2 nehme ja gerade und sehr erfreulicherweise die Verordnung vorweg, indem er festlege, wie die Gebühren zu bemessen sind, nämlich nach der in Anspruch genommenen Archivfläche.

Nach wie vor optiert die FDP für Regelgebühren und nur ausnahmsweise für deren Verzicht.

://: Der Landrat lehnt den Antrag der SP mit 46 zu 29 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

§§ 16 bis 18

Keine Wortmeldung
Kein Rückkommen

://: Damit ist die 1. Lesung des Gesetzes über die Archivierung (Archivierungsgesetz) abgeschlossen.

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 1789

9 2006/084

Bericht des Regierungsrates vom 28. März 2006: Beantwortung zum Postulat 2004/026 vom 5. Februar 2004 von Jürg Wiedemann, Grüne Fraktion, betreffend Verkehrserziehung auch für Unverbesserliche; Abschreibung. Direkte Beratung

RR Sabine Pegoraro ergänzt die schriftliche Beantwortung des Postulates einleitend mit dem Hinweis, dass Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam beschlossen haben, dass MotorfahrzeugführerInnen sowie Motorrad- und FahrradfahrerInnen, die wiederholt in verkehrsgefährdender Weise gegen die Verkehrsregeln verstossen, von den beiden Kantonspolizeien zu einer gezielten Nachschulung aufgeboten werden können. Jährlich können etwa 100 Personen mit diesem unter der Leitung der Motorfahrzeugprüfstation beider Basel stehenden und

von den Polizeien beider Basel in Zusammenarbeit mit den Fahrlehrerverbänden entwickelten Kurs nachgeschult werden. Die Kosten sind von den KursbesucherInnen zu bezahlen, so dass für den Kanton kein Mehraufwand anfällt. Diese Delinquentenschulung wird sicherlich einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten. Der Kurs ist vor allem auf geschwindigkeitsauffällige Lenker ausgerichtet, hat somit speziell die Raser im Auge. Bussen und Ausweisentzüge reichen allein nicht aus, um die Unverbesserlichen von ihrem gefährlichen Verhalten auf den Strassen abzuhalten. Die Gefahren, welche sie mit ihrer vorschriftswidrigen Fahrweise für sich und andere bewirken, blenden die Raser bewusst oder unbewusst aus. Durch die Nachschulung sollen sie für die Risiken, die sie für sich oder Dritte schaffen, sensibilisiert werden. Mit Nachdruck sollen sie auch auf die rechtlichen Folgen ihres Verhaltens im Strassenverkehr hingewiesen werden.

Mit dem Angebot der Nachschulung wird ein präventives Instrument geschaffen mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit in beiden Kantonen zu verbessern. Bisher waren die beiden Basel auf ein beschränktes Platzangebot in Kursen ausserhalb der beiden Basel angewiesen. Das eigene Kursangebot wird den beiden Kantonen nun ermöglichen, mehr Verkehrsteilnehmende in solche Kurse anzubieten. Zudem können die Kurse entsprechend den eigenen Vorstellungen konzipiert und gestaltet werden. Da die Kurse in Muttenz abgehalten werden, können die TeilnehmerInnen von kurzen Anfahrtswegen profitieren. Der Kursinhalt wird aufgrund der gemachten Erfahrungen regelmässig überprüft und gegebenenfalls an neue Erkenntnisse angepasst.

Der Landrat ist gebeten, dem Antrag des Regierungsrates zu folgen und das Postulat als erfüllt abzuschreiben.

Nach Auffassung von **Ursula Jäggi** liest sich der Bericht zum Postulat 2006/084 zwar sehr schön, doch stört sich die Landrätin an folgendem Passus auf Seite 4:

Ergeben sich beim Verkehrsunterricht Zweifel an der Eignung eines Kursteilnehmers oder einer Kursteilnehmerin als FahrzeugführerIn, ist der zuständigen kantonalen Behörde Meldung zu erstatten. Diese trifft dann die notwendigen Massnahmen; sie kann unter anderen die Wiederholung

Dieses viel zu liebevolle *kann* soll in ein *muss* umformuliert werden. Die schrecklichen Unfälle der vergangenen Wochenenden weisen die Politik deutlich darauf hin, dass nun mehr Druck aufzusetzen ist. Neben den verheerenden Auswirkungen des Alkohols im Strassenverkehr ist vermehrt auch die Verrohung, die zunehmende Aggressivität und die Fahrerflucht ins Visier zu nehmen.

Im Übrigen steht die SP-Fraktion hinter der Abschreibung des Postulates.

Daniele Ceccarelli, der gleichzeitig zu beiden Vorstössen, also auch zu Postulat 2006/085 von Esther Maag spricht, hält beide Anliegen grundsätzlich für gerechtfertigt, da im Strassenverkehr besorgniserregende Tendenzen zu beobachten sind. Dies zeigt auch, wie kürzlich den Medien zu entnehmen war, die harte, bundesrichterliche Strafe, welche einem Raser auferlegt wurde, der den Tod seines Beifahrers verursacht hatte. In diesem Falle wurde dem Raser richtigerweise eine wirkungsvolle Strafe von fünf Jahren aufgebürdet.

Das vom Regierungsrat vorgelegte Prüfungsergebnis zeigt, dass die beiden Postulate offene Türen einrennen und

dass die Polizei unter der Oberleitung von Regierungsrätin Sabine Pegoraro hervorragende Arbeit leistet, die sich gesamtschweizerisch sehen lassen darf. Dazu die Anerkennung und der Dank der FDP-Fraktion, die überdies für die Abschreibung der beiden Postulate votiert.

Jürg Wiedemann und mit ihm die Grüne Fraktion sind sehr froh, dass nun Bewegung in das Thema "Verkehrsraser" gekommen ist. Trotzdem hier noch ein paar Fragen mit der Bitte um Antworten durch die Regierungsrätin: Die Grüne Fraktion ist unbefriedigt von der Tatsache, dass nur Wiederholungstäter, nicht aber Ersttäter von der Nachschulung betroffen sind. Wer mit 120 statt 50 Stundenkilometern durch eine Quartierstrasse rast, diese als Formel 1 Strecke benutzt, trägt in seinem Kopf einen Defekt. Auch beim ersten Mal ist in solchen Fällen Handlungsbedarf angezeigt. Nicht die Polizei oder Fahrlehrer sind gefragt, sondern Verkehrspsychologen oder -psychiater. Des Weiteren fällt auf, dass die Kurskosten mit 420 Franken relativ hoch ausfallen. Man fragt sich, wohin das Geld fliesst, ob zum Staat oder allenfalls zu den Fahrlehrern. Zudem stellt sich für die Grünen die Frage, was mit den Erziehungsunfähigen geschieht, wenn auf Seite 4 zu lesen ist:

Voraussetzung ist, dass die fehlbaren Verkehrsteilnehmenden als "erziehungsfähig" erscheinen.

Würde diesem Vorschlag Folge geleistet, so dürften die Erziehungsunfähigen während ihres ganzen Lebens nicht mehr Auto fahren. Was gedenkt man mit den Erziehungsunfähigen zu tun?

Sabine Pegoraro weist vorab darauf hin, dass die von Jürg Wiedemann gestellten Fragen bereits am Vortag von Telebasel behandelt wurden.

Ersttäter sollen ganz einfach deshalb für den Verkehrsunterricht nicht aufgeboten werden, weil die grosse Mehrheit der Ersttäter, mindestens 80 Prozent, durch Administrativmassnahmen, Führerausweiszug und Geldbusen, erfasst werden. Unverhältnismässig wäre es, die Delinquentenschulung auf alle Ersttäter ausdehnen zu wollen. Dies soll nicht als Verharmlosung der Raserei aufgefasst werden. Hier nun aber geht es, wie schon der Titel des Vorstosses sagt darum, die Unverbesserlichen zu erfassen.

Zur Frage der Begleitung durch einen Verkehrspsychologen: Kurse können entweder im Einreferentensystem von einem Verkehrspsychologen oder, wie in den meisten Kantonen, im Mehrreferentensystem durchgeführt werden. Bei Letzterem führt die Schulung ein Team, das auch mit Praktikern bestückt ist, durch. Sollte sich die Unverbesserlichkeit im Kurs manifestieren, könnten als nächster Schritt ein Psychologe beigezogen oder andere weiter gehende Massnahmen vorgeschlagen werden.

Zu den Kosten: Selbstverständlich werden die Referenten für ihre Leistungen auf Basis einer Vollkostenrechnung entschädigt. Der Aufwand ist hoch, steht aber im Dienste der Verkehrssicherheit.

Jürg Wiedemann beantragt, das Postulat stehen zu lassen und den Abschreibungsentscheid erst nach einem Jahr, wenn die Regierungsrätin über die gemachten Erfahrungen berichten wird, zu fällen. In einem Jahr sollte entschieden werden, ob sich die Massnahme bewährt hat oder auf Ersttäter ausgedehnt werden sollte.

Auftrag war es, zu prüfen und zu berichten, entgegnet **RR**

Sabine Pegoraro. Die Instrumente des Landrates sollten so, wie sie vorgesehen sind, ernst genommen werden. Es wurde geprüft, berichtet und die Kurse sind eingeführt, das Postulat kann abgeschrieben werden.

Vielleicht kann man es während eines Jahres im Staatsarchiv lagern, witzelt **Philipp Schoch**.

://: Der Landrat schreibt das Postulat 2004/026 von Jürg Wiedemann mit 54 zu 9 Stimmen ab.

*Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei*

*

Nr. 1790

10 2006/085

Bericht des Regierungsrates vom 28. März 2006: Beantwortung zum Postulat 2001/073 vom 22. März 2001 von Esther Maag, Grüne Fraktion, betreffend Aggression im Strassenverkehr; Abschreibung. Direkte Beratung

RR Sabine Pegoraro verweist auf die Argumentation zum vorhergehenden Postulat und bemerkt zum Thema FiaZ, Fahren in angetrunkenem Zustand, seit Längerem mache die Beratungsstelle für Alkohol und Suchtprobleme ein Beratungsangebot. Teilweise werden diese Kurse von den Fehlbaren freiwillig besucht; sie verkürzen den Ausweiszug auf diese Weise um einen bis drei Monate. Als einziger Kanton kennt Baselland das Blas-Test-Programm. Im Zusammenhang mit einem Kursbesuch wird die Alkoholabstinenz während sechs Monaten mittels Atemlufttests durch die Polizei kontrolliert. Wird das Programm erfolgreich abgeschlossen, kann die Dauer des Führerausweiszugs um neun Monate verkürzt werden. Die durchschnittliche Durchfallquote ist bei den FiaZ-Kursen erfreulich tief. Ziel aller Massnahmen ist es, die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Der Landrat ist gebeten, auch dieses Postulat im Sinne des Prüfens und Berichtens abzuschreiben.

Die Kurse für die FiaZ-Täter haben sich bewährt, führt **Esther Maag** aus. Vor allem aber ging es Esther Maag in ihrem Vorstoss um die Raser, die sich im Verkehr nicht aufgrund von Trunkenheit fehlverhalten, sondern aufgrund von Geltungssucht, Wettbewerb und "Herumgockeln" mit übersetzter Geschwindigkeit durch die Welt rasen.

Je früher man bei Personen einwirkt, die eine Tendenz zu selbst- und fremdgefährdendem Verhalten im Verkehr zeigen, desto grösser sind die Erfolgsaussichten; will heissen, dass bei den Ersttätern anzusetzen ist. Zudem hält es Esther Maag für einen Widerspruch in sich, wenn von Verkehrserziehung für Unverbesserliche geredet wird.

In den Raum stellt die Grüne Fraktion die Frage, ob der vom TCS geplante Verkehrsplatz durch die gut bezahlten Kurse querfinanziert werden könnte. Dies zumal die reinen Kurskosten ja bloss 270 Franken betragen. Da sich Raser überdies häufig als nicht sehr vermögende Leute erweisen, stellt sich ausserdem die Frage, wer die Kosten trägt, wenn der Raser dazu nicht imstande sein sollte. Eine Abrechnung über die Sozialhilfe und damit über die Allgemeinheit wäre völlig bescheuert.

Die Wiederholungstäter sind härtere Quacknüsse, sie brauchen keinen Nachhilfeunterricht in Verkehrsregeln. Bei diesen Leuten geht es um das Umdenken, um das Auslösen eines Einsichtsprozesses. Zeigt die Polizei diesen Leuten einmal einen Film mit Horrorcrash wird keine nachhaltige Wirkung erzielt. Bei diesen Leuten helfen nur psychologische Methoden.

Grundsätzlich anerkennt die Grüne Fraktion die eingeleiteten Bemühungen. Vor der Abschreibung aber möchte die Fraktion konkrete Resultate über das Konzept. Erst in einem Jahr, wenn der Regierungsrat erneut berichtet haben wird, möchte die Grüne Fraktion endgültig über die Abschreibung befinden.

://: Der Landrat schreibt das Postulat 2001/073 von Esther Maag mit 50 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 1791

11 2006/083

Berichte des Regierungsrates vom 28. März 2006: Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen zum ILS 34. Abschreibung. Direkte Beratung

Nr. 1792

12 2006/030

Interpellation von Madeleine Göschke vom 26. Januar 2006: Instrumentenlandesystem Süd - wie weiter?. Schriftliche Antwort vom 28. März 2006 (2006/083)

Landratspräsident **Eric Nussbaumer** gibt bekannt, dass die beiden Traktanden gemeinsam behandelt werden; die Fragen sind in der Vorlage 2006/083 schriftlich beantwortet.

Zudem korrigiert der Landratspräsident Fehler der Vorlage: Auf Seite 1 ist unter *Der Fluglärm* der Satz *Rund 150'000 Menschen werden neu belastet* zu ersetzen durch *Rund 50'000 Menschen werden neu belastet*.

Auf Seite 2 ist unter dem Titel *der Regierungsrat wird aufgefordert ... die mittelfristige Nachtflugsperrung von 22 bis 05 Uhr* durch *von 22 bis 06 Uhr* zu ersetzen. Derselbe Fehler hat sich auch auf Seite 9 oben im ersten Absatz des Titels *d) Nachtflugsperrung* eingeschlichen.

Marc Joset berichtet, dass die Mehrheit der SP-Fraktion gegen eine Abschreibung der Postulate von Madeleine Göschke und Agathe Schuler ist. Beide Postulate sind inhaltlich nicht beziehungsweise noch nicht erfüllt. Beim ILS 34 geht es um folgende 2 Punkte:

1. Südanflüge sind erst bei einem Nordwind ab 10 Knoten zuzulassen.
2. Der Maximalanteil von Südanflügen darf nicht mehr als 4 Prozent betragen.

Mehr als 1700 Personen der betroffenen Gemeinden ha-

ben diese beiden Punkte der Regierung auf den Weg gegeben. Was die Regierung in ihrem Bericht schreibt, ist zu wenig verbindlich, schwammig – und leider zeigen die Erfahrungen der letzten Jahre, dass absolut verbindliche Abmachungen getroffen werden müssen, wenn die vereinbarten Werte nicht überschritten werden sollen. Die betroffenen Gemeinden behalten sich vor, ihre Forderungen nach französischem Recht durchzusetzen.

Demnächst wird das Kantonsgericht darüber befinden, dass die Mitwirkung der Gemeinden in raumplanerischen Fragen nicht gewährleistet war und ist.

Die Forderungen sind nicht erfüllt, der Widerstand wird weiter gehen.

Thomas Schulte nimmt Stellung zum 4-prozentigen Anteil an Südländern sowie zu den Südanflügen ab 10 Knoten Nordwind:

Für die Pistenwahl ist das Wetter zuständig. Eine proportionale Nutzungsbegrenzung, unabhängig von der Wittersituation, widerspräche elementaren Flugregeln. Der Anteil der Südländer bewegt sich seit dem Jahre 2000 zwischen 5,3 und 8,3 Prozent. Deshalb erachtet der Regierungsrat den Schwellenwert von 8 Prozent als gerechtfertigt.

Nach wie vor hält die französische Luftfahrtbehörde DGAC am Schwellenwert von 5 Knoten fest; dies entspricht den in Frankreich geltenden Empfehlungen und stützt sich auf die Norm der internationalen Zivilluftfahrt. Damit wird sichergestellt, dass keine Landungen mit einer Rückenwindkomponente von mehr als 10 Prozent erfolgen können.

Die FDP-Fraktion begrüsst die Umsetzung von international gültigen Standards am EAP. Im Weiteren ist festzuhalten, dass Flugzeughersteller für eine sichere Landung nur bis zu Rückenwindkomponenten von maximal 10 Knoten garantieren.

Die flankierenden Massnahmen sind vertraglich abgesichert. In ihrer Stellungnahme vom 1. September 2005 forderte die Regierung, dass die Massnahmen vertraglich festgehalten werden müssen. Dieser Forderung folgten beide Zivilluftfahrtbehörden.

Die FDP begrüsst,

- dass Sicherheitsverbesserungen für die Bevölkerung und die Passagiere durch das ILS 34 erreicht werden,
- dass der Aufsetzpunkt um 1120 Meter nach Norden versetzt wurde,
- dass der Gleitwinkel um 0,5 Prozent höher angesetzt wurde als üblich,
- dass die Installation von ILS der Kategorie 1 nur bei guten Sichtverhältnissen eingesetzt wird.

Die FDP stimmt der Abschreibung der Postulate von Madeleine Göschke und Agathe Schuler zu.

Agathe Schuler dankt vorab dem Regierungsrat für den Bericht und für seinen Einsatz zugunsten der betroffenen Bevölkerung im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum ILS 34. Die Konsultation durch die französische Zivilluftfahrtbehörde DGAC wurde erst aufgrund der Intervention von Behörden in der Schweiz möglich.

Aufgrund der Vernehmlassung durch viele Einzelpersonen, durch Verbände im Baselbiet und umliegenden Kantonen zuhanden des BAZL und der DGAC, die eine klar restriktive Nutzung des ILS 34 forderten, konnten gewisse Verbesserungen erreicht werden. Trotzdem ist das an sich ohne Weiteres erreichbare Ziel nicht erreicht worden.

Problemlos möglich wäre etwa, Südanflüge erst ab 10 Knoten Nordwind zu gestatten. Auch eine Begrenzung der Südanflüge auf 4 Prozent nach Einführung von ILS 34 wäre, dies an die Adresse des Vorredners, auch aus meteorologischer Sicht problemlos möglich. Eine Beschränkung der Prosperität des Flughafens oder irgendwelche Behinderungen des Flugverkehrs gingen damit nicht einher. Einziger Effekt: Die Nordanflugroute würde so lange wie möglich genutzt.

Die Meinung des Regierungsrates, der Verhandlungsspielraum sei ausgeschöpft, stellt Agathe Schuler in Frage, weil diese Schlussfolgerung heute verfrüht sei. Dies vor allem, weil sich der Bericht des Regierungsrates auf die vom BAZL mit dem DGAC geführten Nachverhandlungen bezieht. Noch immer aber steht – aus welchen Gründen auch immer – der wichtigste Entscheid, jener des französischen Verkehrsministeriums, der *arrêté ministériel*, aus. Allein dieser Entscheid wird Rechtskraft erlangen und ist gemäss französischem Recht anfechtbar. Vor diesem Hintergrund erscheint die Abschreibung der Postulate Göschke und Schuler nicht angezeigt, ein Grund so schnell aufzugeben, besteht nicht.

Agathe Schuler dankt dem Rat, wenn er ihre Anstrengungen zugunsten eines möglichst wenig mit Fluglärm belasteten Luftraums beim Entscheid in seine Überlegungen mit einbezieht und die beiden Geschäfte stehen lässt.

Madeleine Göschke gibt der Presse vorab zur Kenntnis, Landrätin aus Oberwil und nicht – wie in der Zeitung fehlerhaft vermerkt – aus Binningen zu sein.

Alle Prognosen sprechen von einem stark zunehmenden Flugverkehr und von zunehmendem Fluglärm in Zukunft. Jedermann anerkennt die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens, trotzdem hat für die Grüne Fraktion die Lebensqualität Vorrang. Die Vorschläge des EAP und der Regierung zum ILS sind ungenügend und unverbindlich. In der Vorlage der Regierung sind Widersprüche und Irreführungen festzustellen, beispielsweise auf Seite 6 unten, wo den in Reinach ausgeführten Lärmmessungen von 72 bis 77 Dezibel die Lautstärke eines Gesprächs von 60 bis 65 Dezibel entgegen gesetzt wird. Die Differenz sollte wohl suggerieren, wie klein der Unterschied doch sei. Wichtig aber ist zu wissen, dass das menschliche Ohr zwischen 60 und 77 Dezibel eine Verdreifachung des Lärms wahrnimmt. Möchte man offen und ehrlich informieren, so müsste dieser Zusammenhang dargelegt werden. Falsch ist in der Vorlage weiter, dass die Schweizerische Lärmschutzverordnung einen Mittelwert über 1 Stunde in der Nacht vorschreibt. Richtig ist, dass sie einen Mittelwert über 2 mal 1 Stunde und von Mitternacht bis morgens um 6 Uhr verlangt.

Einerseits sagt die Regierung im Bericht, nur aus meteorologischen Gründen werde von Süden gelandet; gleichzeitig behauptet sie, die Südanflüge hätten wegen des neuen Anflugverfahrens von 4 auf 8 Prozent zugenommen. Man muss sich fragen, wer der Bevölkerung die Garantie gibt, dass das Anflugverfahren nicht ein weiteres Mal geändert wird. Zu Beginn war von Südländungen bei über 10 Knoten Nordwind die Rede, später von 5 Knoten und neuerdings heisst es 5 Knoten im Mittel. Die Hälfte der Windstärke kann somit unter 5 Knoten liegen, und man nähert sich dann allmählich einem Nordwind von 0 Knoten.

Wird das Thema Sicherheit diskutiert, so werden gerne die Resultate des ILS der Kategorie 3 bemüht. In Basel ist aber das ILS der Kategorie 1 mit einem Anflugwinkel von

3,5 Grad vorgesehen. Will der Pilot dieses ILS anwenden, muss er mindestens 800 Meter freie Sicht haben, und eine Blindlandung ist wegen des zu steilen Anflugwinkels in keinem Falle möglich, wie Commandant Claude Faesch vom EAP bestätigt hat.

Anlässlich des ersten Binninger Podiums zum ILS meinte der frühere Obmann der Swissair-Piloten, Jakob Seitz, bei einem Gleitwinkel von 3,5 Grad sei das Risiko wesentlich grösser als bei einem Winkel von 3 Grad. Deshalb ist der Winkel von 3,5 Grad nur dann erlaubt, wenn es die Topografie zwingend verlangt. Aus diesem Grunde also wurde ILS 34 gewählt und nicht weil die Bevölkerung schonungsvoll höher überflogen werden soll. Trotzdem brüstet sich die Regierung, dass der Fluglärm dank des Gleitwinkels von 3,5 Grad reduziert werde. Weiss wohl der Regierungsrat, was es bedeutet, wenn Binningen mit 3,5 Grad und 290 Meter Höhe überflogen wird statt mit 3 Grad und 200 Meter Höhe? Maximal 1,5 Dezibel beträgt der Unterschied!

Weiss der Regierungsrat, wie gross der Lärmunterschied sein muss, damit das menschliche Ohr den Unterschied wahrnehmen kann? Mindestens 2 bis 3 Dezibel! Diese Fakten bedeuten, dass 90 Meter Höhenunterschied kaum etwas eintragen. Wirklich rührend, was die Regierung unternimmt, um die Bevölkerung vor dem zukünftigen Fluglärm zu schützen.

Auch das Nachtflugverbot fordern alle betroffenen Gemeinden. Die Regierung aber versteckt sich hinter der Einsprache des Zürcher Flughafens gegen die in Zürich beschlossene Nachtflugsperrung.

Die Vorschläge von Regierung und EAP sind unverbindlich. Zu gar nichts verpflichtet Frankreich etwa der Satz: *Ab 8 Prozent Südländungen eine vertiefte Analyse und ab 10 Prozent Beratung über korrigierende Massnahmen Oder: Die Regierung ist überzeugt, dass die vertraglichen Zusicherungen eingehalten werden.* Sowas ist blauäugig. Noch nie hat der EAP ein Versprechen gehalten, nicht die Direktarts nach Süden, nicht die lärm- und schadstoffabhängigen Landetaxen, nicht die Starts auf der Ost-/Westpiste.

Aus all den genannten Gründen sind die beiden Postulate nicht erledigt. Der Landrat wird gebeten, beide Postulate stehen zu lassen.

RR Adrian Ballmer bittet den Rat, beide Vorstösse abzuschreiben. Mit konstanter Regelmässigkeit werden hier im Landrat Debatten geführt und Belehrungen erteilt über die immer gleichen Themen, stellt der Regierungsrat fest. Für entscheidend hält er, dass eine Vereinbarung über die Benutzungsbedingungen des ILS 34 durch die Direktoren der Zivilluftfahrtsbehörden beider Länder unterzeichnet werden konnte. Darin ist festgeschrieben, dass von Süden her nur bei zwingenden meteorologischen Bedingungen gelandet werden darf. Damit sind die Forderungen des Kantons Basel-Landschaft erfüllt. Zudem: Der Landrat kann weder die Physik noch international geltende Standards ändern.

Martin Kessel, Präsident der europäischen Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs behauptet in der Zeitung, *nur 5 Prozent der EinwohnerInnen Europas fliegen.* Dazu nun folgende Testfrage im Landrat, diesem zweifellos repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung: Wer ist noch nie geflogen? *(Nur eine Hand geht hoch.)*

Hansruedi Wirz spricht sich namens der SVP-Fraktion für

die Abschreibung der beiden Vorstösse aus.

Agathe Schuler hält das Geschäft der ILS-Einführung ganz einfach noch nicht für abgeschlossen. Die französische Luftfahrtbehörde und das BAZL haben nachverhandelt und die Gesprächsergebnisse nach Paris ins Verkehrsministerium geschickt. Der Entscheid des Ministeriums, der arrêté ministériel, muss noch abgewartet werden.

Kaspar Birkhäuser bedauert, dass Regierungsrat Ballmer sich lustig macht und vom eigentlichen Thema ablenkt. Persönlich fliegt Kaspar Birkhäuser seit 1991 nicht mehr, nachdem er gelernt hat, welche Auswirkungen der Flugverkehr auf das Klima hat.

://: Der Landrat schreibt das Postulat 2005/129 von Madeleine Göschke sowie das Postulat 2005/131 von Agathe Schuler mit 42 zu 28 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

Für das Protokoll:
Urs Troxler, Landeskanzlei

*

Nr. 1793

13 2005/136
Interpellation der Fraktion der Grünen vom 12. Mai 2005: Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Schriftliche Antwort vom 30. August 2005

Zu dieser Interpellation liegt eine schriftliche Antwort vor.

Philipp Schoch beantragt die Diskussion.

://: Die Diskussion wird stillschweigend bewilligt.

Philipp Schoch bedankt sich vorab für die Beantwortung seiner Fragen. Die Interpellation wurde am 30. August 2005 erstellt. Zu diesem Zeitpunkt hätte die Antwort der Regierung noch befriedigt. Inzwischen hat sich jedoch Einiges getan und es sind neue Fragen aufgetaucht.

In der Antwort auf Frage 2 ist beispielsweise von einer Konzeptstudie die Rede. Existiert diese Studie bereits?

Die Fraktion der Grünen sieht dringenden Handlungsbedarf. Formulierungen wie "kann" und "sollte" genügen zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr.

Spätestens beim Zwischenbericht zum Luftreinhalteplan im Jahre 2007 wird sie speziell darauf achten, dass die Luftreinhalte-massnahmen auch umgesetzt werden. Denn hier geht es um einen gesundheitlichen Aspekt, der alle betrifft.

RR Adrian Ballmer erklärt, die erwähnte verwaltungsinterne Begleitgruppe zur Umsetzung des Luftreinhalteplans ist eingesetzt. Die Projektsteuerung setzt sich zusammen aus Regierungspräsidentin Elsbeth Schneider und der Basler Baudirektorin Barbara Schneider. Projektleiter ist Roberto Mona.

Seines Wissens wird die Konzeptstudie frühestens 2007 vorliegen.

://: Damit ist die Interpellation beantwortet.

Für das Protokoll:
Ursula Amsler, Landeskanzlei

*

Nr. 1794

14 2005/127
Motion von Jürg Wiedemann vom 12. Mai 2005: Befristete Verkehrssteuerbefreiung für Elektro-, Erdgas- und Biogasfahrzeuge

Der Regierungsrat erklärt sich bereit, die Motion als Postulat entgegen zu nehmen.

Grundsätzlich könnte man Elektro-, Erdgas und Biogasfahrzeuge zwar bevorzugen, **RR Adrian Ballmer** ist jedoch strikte gegen eine Verkehrssteuerbefreiung. Denn dann müsste man sich logischerweise auch Frage stellen, von welcher Steuer die noch umweltfreundlicheren Fussgänger zu befreien sind.

Der Regierungsrat erklärt sich jedoch bereit, im Rahmen der laufenden Revision zu prüfen, wie die Elektro-, Erdgas- und Biogasfahrzeuge allenfalls bevorzugt resp. die weniger umweltfreundlichen Fahrzeuge stärker belastet werden könnten.

Letzteres würde seiner Haltung am ehesten entsprechen, da er der Meinung ist, der Verkehr müsse seine Kosten selber tragen.

Jürg Wiedemann bemerkt, die Grenzwerte von Feinstaub, Ozon und Stickoxyd werden in immer kürzeren Abständen immer massiver überschritten. Die Ursache für die zu hohen Ozonwerte in Bodennähe ist der Ausstoss von Stickoxyd. Auslöser sind zur Hauptsache der Motorfahrzeugverkehr und die Industrie.

Gemäss der Studie "Oekoprofil von Treibstoffen" des Bundesamtes für Umwelt, belasten sowohl die Benzin- als auch die Dieselmotoren die Umwelt wesentlich stärker als Gasfahrzeuge. Letztere verursachen zwischen 65 - 85% weniger Ozon und zwischen 55 - 98% weniger Russpartikel als die Dieselfahrzeuge.

Um die Umweltbelastungen ernsthaft anzugehen ist eine Reihe von Massnahmen notwendig. Eine davon ist die Ausrüstung der Dieselfahrzeuge mit einem Partikelfilter. Mindestens ebenso wichtig ist es jedoch, die Bevölkerung zum Umstieg auf alternative Fahrzeuge zu motivieren.

Momentan verkehren gemäss der MFK im Kanton Basel-Land lediglich 74 Biofahrzeuge.

Um diese Zahl zu erhöhen, hat der Landrat bereits vor zwei Jahren eine Vorlage überwiesen, mit dem Ziel, die Fahrzeuge mit alternativem Antrieb steuerlich zu entlasten. Die zu erfüllenden Voraussetzungen waren allerdings sehr restriktiv.

Jürg Wiedemann gesteht ein, dass die Grünen damals, im Gegensatz zur FDP-Fraktion, zu restriktive Massnahmen verlangt haben.

Inzwischen haben sie erkannt, dass kaum ein Wechsel auf Biofahrzeuge stattfand.

Mit der verlangten Gesetzesvorlage wollen die Grünen nun die ehemalige Forderung der FDP mittragen.

Hat sich die Meinung der FDP-Fraktion nicht geändert, müsste sie der vorliegenden Motion eigentlich zustimmen.

Urs Hintermann bemerkt, die SP-Fraktion unterstützt die Ueberweisung des Vorstosses, obwohl sie von seiner Notwendigkeit nicht überzeugt ist. Der Regierung liegt nämlich seit knapp drei Jahren ein Vorstoss der SP vor, mit der Aufforderung, das Verkehrsabgabegesetz zu überarbeiten und öko-effiziente Fahrzeuge zu bevorzugen.

Er bittet den Finanzdirektor, dem Postulat der SP-Fraktion "einen Gruss auszurichten, falls er es in einer Schublade antrifft". Die SP warte nach wie vor auf die entsprechende Vorlage.

Karl Willimann teilt mit, die SVP-Fraktion werde der Motion als Postulat zustimmen. Sie versteht den Vorstoss als Bestandteil des Geschäfts Nr. 23, welches ein steuerliches Anreizsystem für den Einsatz alternativer und erneuerbarer Energien zum Inhalt hat.

Karl Willimann hofft, die Fraktion der Grünen werde das Postulat der SVP ebenfalls unterstützen, obwohl es nicht alle Forderung der Grünen abdeckt sondern sich eher am Regierungsvorschlag orientiert.

Anton Fritschi führt aus, sein von Regierung und Parlament mehrheitlich abgelehntes Postulat 2003/238 vom 16. Oktober 2003 wird mit dem Vorstoss Jürg Wiedemanns nun wieder zum Leben erweckt.

Seine Meinung habe er zwischenzeitlich nicht geändert und begrüsse deshalb den Vorstoss, auch wenn dieser aus einer politisch anderen Ecke kommt.

Das bestehende Dekret geht an der Realität vorbei und stellt aus seiner Sicht eine "akademisch juristische Schreibtschlösung" dar. Vor allem zeugt sie nicht von grossem technischem und praktischem Verständnis.

Die heute handelsüblichen Fahrzeugen sind durchwegs BiFuel-Fahrzeuge. Sie fahren alle mit Erd- oder Biogas und Benzin.

In der Regel sind es Fahrzeuge, die mit der kleinsten Motorisierung des entsprechenden Modells ausgerüstet sind.

Seine persönlichen Erfahrungen, seit knapp einem Jahr ist Anton Fritschi Besitzer eines Biofahrzeugs, sind sehr ermutigend. Sein Fahrzeug ist allerdings nicht begünstigt, da es die Bedingungen des Dekrets, nicht erfüllt. Dies, obwohl sein Fiat Punto eines der umweltfreundlichsten und energieeffizientesten Autos ist.

Mit dem Einsatz gasbetriebener Fahrzeuge kann die Bevölkerung zur Verbesserung der Luftqualität beitragen.

Abschliessend fordert Anton Fritschi die Regierung auf, das bestehende Dekret sinnvoll und praxisnah anzupassen.

RR Adrian Ballmer ist der Auffassung, die Meinungen der Regierung und der Grünen driften nicht sehr weit auseinander.

Zum einen existiert eine Arbeitsgruppe, die sich mit der Thematik auseinander setzt. Zum anderen, und hier wendet sich der Finanzdirektor an Urs Hintermann, hat der Landrat heute Vormittag auf Antrag der Regierung den Beschluss gefasst den Verkehrssteuerrabatt befristet aufzuheben. Mit dieser Massnahme werden die energieeffizienten Fahrzeuge indirekt gefördert.

Anstatt die Mobilität zu subventionieren, ist dafür zu sorgen, dass diese die Kosten, die sie verursacht, auch trägt.

Aufgrund der Feststellung **Jürg Wiedemanns**, dass sowohl die FDP als auch die SVP und CVP die Motion nur als Postulat entgegen zu nehmen bereit sind, erklärt er sich mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

://: Die Motion von Jürg Wiedemann vom 12. Mai 2005 - Befristete Verkehrssteuerbefreiung für Elektro-, Erdgas- und Biosgasfahrzeuge - wird als Postulat überwiesen.

Für das Protokoll:

Ursula Amsler, Landeskanzlei

*

Nr. 1795

15 2005/142

Motion der SP-Fraktion vom 26. Mai 2005: Monopolabgabe der Gebäudeversicherung

Der Regierungsrat lehnt die Ueberweisung der Motion ab.

RR Adrian Ballmer stellt fest, die Motion verlangt eine Vorlage, mit der im Sachversicherungsgesetz eine Monopolabgabe der Gebäudeversicherung verankert werden soll.

Die BGV arbeitet kostendeckend und nicht gewinnstrebend. Die Erträge der Gebäudeversicherung stammen von den Liegenschaftsbesitzern. Die BGV erfüllt punkto Sicherheit einen öffentlichen Auftrag zu ihren bzw. zu Lasten der Liegenschaftsbesitzer, indem sie für Brandschutz alljährlich 10 Mio. Franken ausgibt.

Die Einführung einer Monopolabgabe würde zu einer Mehrbelastung der Liegenschaftsbesitzer führen. Dies hält die Regierung für nicht gerechtfertigt.

Ruedi Brassel: "Freude herrscht". Die Kantonalbank hat in diesem Jahr erstmals die Staatsgarantie abgegolten. Auch im Fall der BLKB handelt es sich um einen Betrieb von besonderen staatlichen Voraussetzungen, der von den Rahmenbedingungen des Kantons profitiert und für die Staatsgarantie eine Abgeltung leistet.

Bei der Gebäudeversicherung ist die Ausgangslage zwar nicht dieselbe, da sie jedoch Jahr für Jahr einen Gewinn erwirtschaftet, muss die Frage erlaubt sein, ob nicht ein Teil des Gewinns, analog den Kantonen Solothurn und Aargau, für die Abgeltung des Monopols eingesetzt wer-

den könnte.

Dass die Gebäudeversicherung nicht gewinnorientiert arbeitet sondern im Interesse der Liegenschaftsbesitzer möglichst günstige Prämien anbietet ist zu begrüssen. Die Monopolabgaben dürfen deshalb keinesfalls zu einem Prämienanstieg führen, was aber auch nicht sein muss, wie die Kantone Aargau und Solothurn zeigen.

Die Gebäudeversicherung ist grundsätzlich gehalten nicht gewinnorientiert zu budgetieren. Fällt aufgrund des Schadenverlaufs jedoch ein Gewinn an, erscheint es Ruedi Brassel legitim, dass ein Teil des Gewinns an den Staat fliesst. Die Abgeltung könnte auch als Gegenleistung für die Steuerbefreiung interpretiert werden, die die Gebäudeversicherung geniesst. Das Bundesgericht hält in seinem Urteil von 1998 explizit fest, dass eine Gewinnablieferung keine fiskalische Abgabe ist.

Das betont fröhliche und glamouröse Auftreten der Gebäudeversicherung des Kantons Baselland erweckt bei Ruedi Brassel den Eindruck, dass mehr als genug Geld vorhanden sein muss. Zugunsten einer Monopolabgabe könnte die Versicherung im Rahmen ihrer Imagepflege auf etliche Aufwendungen verzichten. Die vorliegende Motion soll dazu beitragen, das Verhalten der Gebäudeversicherung zu hinterfragen.

Obwohl **Hanspeter Ryser** der SP-Fraktion zugute hält, dass sie sich ausnahmsweise darum bemüht Geld zu finden und nicht es auszugeben, lehnt die SVP-Fraktion die Motion ab.

Die Gebäudeversicherung unterliegt keiner Staatsgarantie. Ein Recht auf eine Monopolabgabe entfällt somit.

Im durchschnittlichen Rating liegt die BGV schweizweit auf Platz sechs und ist damit sehr steuergünstig. Würde die Gebäudeversicherung vom Kanton nun zur Kasse gebeten, müssten die Hausbesitzer stärker belastet werden. Beim "fröhlichen Gebaren", davon ist Hanspeter Ryser überzeugt, würden keine Einsparungen vorgenommen.

Anton Fritschi teilt mit, die FDP-Fraktion lehne die Motion einstimmig ab. Das aktuelle System der Gebäudeversicherung ist eines der besten Europas. Dieses zu demontieren wäre unklug.

Neben der Prävention obliegt der BGV die Aufgabe Gebäudeschäden zu versichern. Von dem Drittel der Prämien, die für die Vorbeugung und den Brandschutz ausgegeben werden profitieren alle. Eine Monopolabgabe hätte zur Folge, dass für die Prävention weniger Mittel zur Verfügung stünden. Die Differenz müsste in der Folge vom Staat übernommen werden. Mit anderen Worten, die Mittel würden lediglich verschoben. Dies wäre wohl nicht der Sinn der Sache.

Ein Monopol rechtfertigt sich nur, wenn die Konkurrenzfähigkeit eines Unternehmens dadurch nicht gefährdet wird. Mit der beantragten Abgabe wäre dies jedoch der Fall.

Die BGV arbeitet heute nach dem Umlageverfahren. Sie

ist nicht gewinnorientiert.

Eine Monopolabgabe wäre eine weitere Attacke gegen die Liegenschaftsbesitzer. Diese müssten damit eine zusätzliche Staatsabgabe entrichten, nicht jedoch die Mieter, obwohl diese vom "Personenschutz und der Existenzsicherung" im selben Ausmass profitieren.

Eugen Tanner spricht sich namens der CVP-Fraktion ebenfalls gegen Ueberweisung der Motion aus. Den bereits erwähnten Argumenten fügt Eugen Tanner zwei weitere hinzu: Erwirtschaftet die Gebäudeversicherung tatsächlich Gewinn, könnte dieser in eine Prämienreduktion umgewandelt den Versicherten zugute kommen. Im Uebrigen sollte tunlichst vermieden werden, mit einem Präzedenzfall einen Anreiz für ähnliche Monopole zu schaffen.

Isaac Reber stellt fest, die Fraktion der Grünen seien hinsichtlich einer Monopolabgabe unterschiedlicher Auffassung, weshalb er hier seine persönlich Meinung vertritt. Eine Monopolabgabe würde zu einem Prämienanstieg und damit zur Lancierung einer Privatisierungsdiskussion führen.

Dass die Gebäudeversicherung trotz ihrer unzähligen artfremden Finanzierungen einen offenkundigen Rückhalt geniesst, erstaunt **Ursula Jäggi**. Auf eine Prämienenkung wartet sie schon lange. Sie ist der Meinung, die BGV sollte auf artfremde Finanzierungen verzichten.

Ruedi Brassel staunt seinerseits über die geringe Bereitschaft zuzuhören und neue Ideen zur Kenntnis zu nehmen. Er habe im vorangegangenen Votum klar zum Ausdruck gebracht, dass die Prämien wenn immer möglich nach unten anzupassen sind. Entsteht jedoch trotzdem ein Gewinn, soll ein Teil dieses Gewinns in die Staatskasse fließen und nicht in aufwendige selbstdarstellerische Projekte. Dieser Mechanismus hat keine Preissteigerung zur Folge. Im Gegenteil wird der Anreiz für sachfremde Ausgaben damit minimiert, wovon die Prämienzahler letztlich profitieren.

Da sich **RR Adrian Ballmer** zur Frage der Marketingmassnahmen der Gebäudeversicherung bereits vor einigen Monaten im Landrat geäussert hat, verzichtet er auf eine Wiederholung.

Er erinnert die Kritiker lediglich daran, dass wenn der FC Landrat wieder einmal einen Dress benötigt, man sich plötzlich wieder an die Gebäudeversicherung erinnert

Bekanntlich handelt es sich bei der BGV um eine Versicherung und als solche muss sie Reserven bilden. Im Uebrigen hat die BGV seit Jahren ihre Prämien nicht erhöht. Sie hat ein Gewinnbeteiligungsmodell eingeführt. In jedem "normalen" Schadenjahr erhalten die Versicherten einen Bonus.

Mit der Einführung einer Monopolabgabe würden die Liegenschaftsbesitzer zusätzlich zur Kasse gebeten.

://: Der Landrat lehnt die Ueberweisung der Motion

2005/142 mit 54 : 25 Stimmen ab.

Für das Protokoll:
Ursula Amsler, Landeskanzlei

*

Nr. 1796

16 2005/143

Postulat von Annemarie Marbet vom 26. Mai 2005: Gebühren und Abgaben

Eric Nussbaumer teilt mit, der Regierungsrat lehne das Postulat ab.

RR Adrian Ballmer erklärt, die Regierung hält das Postulat für überflüssig und sieht darin eine Massnahme, um die Verwaltung zusätzlich zu belasten, obwohl diese Besseres zu tun hat.

Art und Umfang der erhobenen Gebühren sind transparent. Die Gebührenerträge sind in der Staatsrechnung und im Budget in den Ertragskonti 431 je Rubrik aufgeführt, wobei zwischen diversen Gebührenkategorien unterschieden wird.

Im Vorspann zu Rechnung und Voranschlag befindet sich jeweils ein Zusammenzug sämtlicher konsolidierter Gebühren.

Für das Rechnungsjahr 2005 betragen die Gebühreneinnahmen rund 71,3 Mio. Franken, dies im Vergleich zu 1,537 Mia. CHF Steuerertrag, resp. 1,331 Mia. CHF operativem Steuerertrag oder 3,1 Mia. CHF Gesamtertrag resp. 2,5 Mia. CHF operativem Gesamtertrag.

Von den Gebühren lassen sich somit knapp 3% der Staatstätigkeit finanzieren.

Andererseits sind sämtliche vom Regierungsrat erlassenen Gebührenansätze in den jeweiligen Verordnungen aufgeführt. Aufgrund der beschriebenen Transparenz sieht die Regierung keine Veranlassung für eine Zusammenstellung und Analyse der erhobenen Gebühren für die vergangenen zehn Jahre.

Durch die laufenden Ueberprüfungen und Anpassungen sind die Gebühren zudem auf einem aktuellen Stand, der die Erfüllung der Kostentrags- und der Sozialziele zu gewährleisten vermag.

Ganz abgesehen davon fehlen der Finanzverwaltung die Ressourcen für "Fleissaufgaben" dieser Art, die keinen direkten Nutzen bringen.

Der Finanzverwaltung liegt eine lange Liste dringender Massnahmen vor, deren Erfüllung für den Staatshaushalt wesentlich wichtiger sind als das vorliegende Postulat.

Annemarie Marbet bestätigt, dass sich seit Einreichen ihres Vorstosses im Mai 2005 in der "Gebührenlandschaft" einiges getan hat. Zahlreiche Gebühren wurden angepasst.

Vor diesem Hintergrund erklärt sich Annemarie Marbet bereit, die Forderung von Buchstabe b aus ihrem Vorstoss ersatzlos zu streichen.

An den Buchstabe a) der Zusammenstellung der Gebühren und c) prüfen und berichten hält sie jedoch fest.

Mit GAP wurden etliche Gebühren angepasst resp. neu eingeführt. Vor allem der Bereich Sozialleistungen soll zusätzlich belastet werden.

Eine schriftliche Anfrage an den Regierungsrat ergab, dass nicht alle in Zusammenhang mit GAP vorgesehenen Massnahmen umgesetzt werden konnten.

Die in der Folge vorgenommenen Aenderungen führten zum heutigen "Zick-Zack-Kurs".

Ein typisches Beispiel dafür ist der Steinbruch in Liesberg. Dort mussten die viel zu hohen Gebühren massiv reduziert werden.

Das Beispiel der Bezirksschreibereien, wo die Gebührenverordnung von der Regierung stillschweigend geändert wurde, zeigt deutlich, dass Transparenz und Systematik bei den Gebühren und Abgaben noch zu wünschen übrig lassen.

Annemarie Marbet sperrt sich nicht grundsätzlich gegen eine Aenderung, ist jedoch der Auffassung, mit der Anpassung der Verordnung wurde eine politische Wertung vorweggenommen. Begründet wird die Massnahme von der Regierung damit, die gesetzliche Grundlage sei ungenügend. Annemarie Marbet fragt sich, wie denn die ursprünglichen Gebühren begründet wurden.

Die SP-Fraktion möchte deshalb wissen, wo, wann, wie viele Gebühren erhoben werden.

Sie bittet den Rat, das abgeänderte Postulat zu überweisen.

://: Der Landrat lehnt die Ueberweisung des Postulats 2005/143 von Annemarie Marbet mit 43 : 28 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Für das Protokoll:
Ursula Amsler, Landeskanzlei

*

Nr. 1797

17 2005/252

Interpellation von Patrick Schäfli vom 8. September 2005: Nebenjobs für Vollzeitangestellte des Kantons: Beim Bund skandalös - wie sieht es im Baselbiet aus?. Schriftliche Antwort vom 20. Dezember 2005

Es liegt eine schriftliche Antwort vor.

Patrick Schäfli beantragt die Diskussion.

://: Die Diskussion wird stillschweigend genehmigt.

Patrick Schäfli ist mit der ausführlichen Antwort der Regierung nur mässig zufrieden. Ihm fehlen in der Beant-

wortung gewisse Aspekte und er ist überrascht über die doch relativ hohe Zahl von 24 Vollzeitangestellten, die einem selbständigen Nebenerwerb nachgehen.

In der Auswertung hätte ihn insbesondere interessiert, in welchen Direktionen die Betroffenen arbeiten.

Allerdings sei er sich bewusst, nicht spezifisch danach gefragt zu haben.

Damit wäre fest zu stellen gewesen, ob sich in einzelnen Bereichen allenfalls Loyalitätskonflikte ergeben könnten. Die Regierung beteuert allerdings, die Gesuche der Antragsteller würden jeweils restriktiv geprüft.

Patrick Schäfli geht davon aus, dass die Dunkelziffer die offiziell gemeldeten Nebenjobs übersteigt.

Ein gesetzlicher Handlungsbedarf ist aus seiner Sicht nicht gegeben. Die Bewilligungspflicht hingegen schon. Allerdings darf gezweifelt werden, ob sich die Praxis mit den Ausführungen der Regierung deckt.

Abschliessend appelliert Patrick Schäfli an die Regierung, Bewilligungen für Nebenjobs bei Vollzeitangestellten nur sehr zurückhaltend zu erteilen.

Kaspar Birkhäuser widerspricht der Vermutung Patrick Schäflis, die Erhebungen seien nicht korrekt durchgeführt worden. Als Kantonsangestellter könne er bestätigen, dass die Erhebungen systematisch vorgenommen wurden.

Mit dem Vorstoss wurde der Verwaltung für ein marginales Resultat eine Menge Arbeit aufgebürdet. Die Interpellation erscheint ihm ein ähnlicher Rohrkrepierer, wie damals der Vorstoss mit dem Verbandsbeschwerderecht. Er kommt zum Schluss, dies sei offenbar eine Spezialität Patrick Schäflis.

Peter Küng schliesst sich namens der SP-Fraktion den Ausführungen seines Vorredners an.

Für die SP stellt sich einzig die Frage, ob eine Offenlegung der Interessenbindungen nicht einen Zusatzeffort Wert gewesen wäre.

RR Adrian Ballmer stellt vorab fest, die Regierung könne nur solche Fragen beantworten, die auch gestellt werden.

24 Selbständigerwerbende auf 10'000 Mitarbeitende erscheint dem Finanzdirektor nicht überrissen. Bezieht man die Nicht- und die Unselbständigerwerbenden mit ein, liegt die Zahl voraussichtlich höher.

Jede Direktion trifft ihre Entscheidungen autonom. In der FKD werde jedes Gesuch von ihm persönlich überprüft. Im Jahr treffen, die öffentlichen Aemter inklusive, 5 - 8 Gesuche ein.

Dass im Einzelfall vergessen wird eine Bewilligung einzuholen sei möglich. Handlungsbedarf bestehe deswegen aber nicht.

://: Damit ist die Interpellation beantwortet.

*Für das Protokoll:
Ursula Amsler, Landeskanzlei*

*

Nr. 1798

18 2005/271

**Postulat der CVP/EVP-Fraktion vom 20. Oktober 2005:
Nicht nur Akademiker für unser Baselbiet**

Eric Nussbaumer lässt den Rat wissen, der Regierungsrat erkläre sich zur Entgegennahme des Postulats bereit.

://: Das Postulat wird stillschweigend überwiesen.

*Für das Protokoll:
Ursula Amsler, Landeskanzlei*

*

Nr. 1799

19 2005/316

**Motion der SVP-Fraktion vom 14. Dezember 2005:
Änderung des Dekrets zum Personalgesetz (Personaldekret)**

Der Regierungsrat lehnt die Ueberweisung der Motion ab.

RR Adrian Ballmer vertritt die Auffassung, die Förderung der Leistungshonorierung ist eine der Neuerungen des Lohnsystems, welches der Landrat im Jahre 2000 teilrevidiert hat. Es ist das Ergebnis einer erfolgreichen sozialpartnerschaftlichen Zusammenarbeit. Das Lohnsystem wurde denn auch im Konsens sämtlicher Parteien in Kraft gesetzt.

Die damalige Landratsvorlage machte zum Thema Leistungshonorierung folgende Aussage: "Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen grundsätzlich für ausserordentliche Leistungen eine Honorierung erhalten. Es sollen sowohl einzelne Personen als auch Gruppen ausgezeichnet werden können."

Die Leistungshonorierung wurde wie folgt umgesetzt:

1. Der Regierungsrat hat gemäss § 24 des Personaldekrets die Kompetenz zur Gewinnung oder Erhaltung speziell qualifizierter MitarbeiterInnen eine Zulage von bis zu 20% des Jahresgehalts zu sprechen.
2. Auf der Grundlage von § 25 hat der Regierungsrat im Rahmen des Personaldekrets per Januar 2006 nach mehrjähriger Pilotphase Richtlinien zur Ausrichtung von einmaligen und herausragenden Leistungen erlassen.
3. In den §§ 15 und 16 des Personaldekrets ist die leistungsabhängige Erfahrungsstufenentwicklung geregelt und in § 27 der Personalverordnung konkretisiert.

Bei unbestritten guter Leistung erfolgt der Stufenanstieg jährlich. Bei nachgewiesener ausserordentlich guter Leistung kann der Stufenanstieg beschleunigt und bei nachgewiesenermassen ungenügender Leistung muss der Stufenanstieg nicht gewährt werden.

Es besteht zumindest rechtlich also kein Anspruch auf

einen automatischen Erfahrungsstufenanstieg. Daraus ergibt sich auch keine Notwendigkeit zur Aenderung des Personaldekrets.

Die personlarenrechtlichen Bestimmungen, wonach Erfahrungsstufenentwicklungen Leistungs-komponenten beinhalten sind eindeutig.

Der Stufenanstieg ist gemäss Personaldekret mit einer Leistungsqualifizierung verbunden. Mit dem MAG existiert ein Instrument für die Zielvereinbarung und zur Leistungs- und Verhaltensbeurteilung. Allerdings bleibt noch viel zu tun, bis das Instrument in der Praxis flächendeckend angewendet werden kann.

Wie richtig bemerkt, unterliegt der ES-Anstieg rechtlich keinem Automatismus. Faktisch gibt es allerdings in aller Regel einen Automatismus, der damit zu begründen ist, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter grossmehrheitlich eine gute Leistung erbringen.

Muss bei einer ungenügenden Leistung der Stufenanstieg ausgesetzt werden, darf dies nicht zweimal hintereinander passieren, ohne dass entsprechende Massnahmen getroffen werden.

Der Umbau des heutigen Lohnsystems mit einer Leistungs-komponente zu einem Leistungslohnsystem käme einer Totalrevision gleich.

Aus den nach folgenden zwei Gründen sollte das Lohnsystem aber eine gewissen Bestand haben:

1. Ein derart massiver Eingriff ins Lohnsystem führt zu enormen internen Kosten und ist darum höchst ineffizient.
Zu den Projektkosten innerhalb der Verwaltung kommen die Kosten für die rechtliche Nachbearbeitung der Systemänderung hinzu
2. Der Arbeitgeber kommt seinen sozialen und partnerschaftlichen Verantwortung nicht mehr nach, wenn er elementare Teile des Lohnsystems in kürzester Zeit ändert.

Der Finanzdirektor bittet den Rat eindringlich, auf einen derart massiven Eingriff ins Lohnsystem nach nur fünf Jahren seit Verabschiedung des heutigen Lohnsystems zu verzichten, zumal das bestehende System leistungsbezogene Elemente enthält.

Zudem gibt es Bereiche mit einem weitaus dringenderen Handlungsbedarf.

Das Personalmanagement muss dringend verbessert werden. Dafür gilt es die notwendigen Instrumente zu entwickeln. Die Vorgesetzten aller Stufen müssen in ihrer Führungsaufgabe geschult, weitergebildet und unterstützt werden.

Auf diese Aufgaben muss sich die Regierung in nächster Zeit konzentrieren. Damit leistet sie einen Beitrag zur Leistungs- und Effizienzsteigerung. Ohne diese Voraussetzungen funktioniert das Leistungslohnsystem nicht.

Um die Kräfte auf die dringend notwendigen Aufgaben konzentrieren zu können, ersucht der Regierungsrat den Rat, die Motion nicht zu überweisen.

Hanspeter Ryser erinnert an die Aussage im Rahmen der jährlichen Budgetdebatte, ein Vergleich mit der Privatwirtschaft sei nicht möglich, da das Staatspersonal den Stufenanstieg habe und damit im Vergleich zur Privatwirtschaft

schaft überproportional bevorzugt werde.

Anlässlich der Landratsdebatte zum Besoldungsreglement. Damals wurde die Leistungskomponente noch ausdrücklich gelobt. Damals wurde betont, dass ein Erfahrungsstufenanstieg nur bei guter Leistung zugesprochen werde.

Hanspeter Ryser hat nun im Nachhinein den "Automatismus" hinterfragt.

Will ein Vorgesetzter einem Mitarbeitenden einen Erfahrungsstufenanstieg verweigern, muss ein Personalgespräch geführt und anschliessend eine Verfügung erlassen werden, die bis zum Verwaltungsgericht weitergezogen werden kann.

Bis zu einem endgültigen Entscheid kann bis zu einem halben Jahr verstreichen. Während dieser Zeit muss der Vorgesetzte mit "Aerger in seinem Laden" rechnen.

Das Beste dabei ist jedoch der Umstand, dass der Erfahrungsstufenanstieg höchstens einmal ausgesetzt werden kann. Genügen die Leistungen auch beim zweiten Mal nicht für die Ausrichtung des Erfahrungsstufenanstiegs, kommt es zur Kündigung des oder der betroffenen MitarbeiterIn.

Jemand mit Führungsverantwortung weiss aber, dass es Angestellte gibt, die zwar keine Lohnerhöhung verdienen, weil sie die erforderliche Leistung nicht zu erbringen vermögen. Nichts desto trotz sind sie ihren aktuellen Lohn aber wert und für eine Kündigung besteht kein Grund.

Hanspeter Ryser räumt ein, als Vorgesetzter beim Kanton würde er sich wahrscheinlich auch zweimal überlegen, ob er jemandem dem ES-Anstieg verweigern soll, umso mehr es ja nicht sein Geld ist, und er lieber als guter Kollege denn als der böse Chef dasteht.

Dass dies offenbar der Mehrheit der Vorgesetzten beim Staat ähnlich geht zeigt die Tatsache, dass von rund 12'000 Mitarbeitenden jährlich nur einigen wenigen der Erfahrungsstufenanstieg verwehrt wird.

Seine Abklärungen haben ergeben, dass Theorie und Praxis zwei verschiedene Dinge sind, weil de facto jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter einen Anspruch auf einen ES-Anstieg hat, ohne seine Leistung unter Beweis stellen zu müssen. Im Gegenteil, die Vorgesetzten müssen ihren Mitarbeitenden nachweisen, dass sie eine ungenügende Leistung erbringen.

Mit der Motion soll dem Vorgesetzten nun die Möglichkeit eingeräumt werden, aufgrund des Personalgesprächs den ES-Anstieg zu gewähren oder abzulehnen.

Dass sich in der Praxis damit nicht viel ändert, ist Hanspeter Ryser bewusst. Immerhin kann ein Vorgesetzter aber seine Verantwortung wahrnehmen ohne von langen Verfahren abgeschreckt zu werden.

Am Tag, als die Motion eingereicht wurde, hat sich ein Rektor bei Hanspeter Ryser gemeldet, und ihn mit der Frage konfrontiert, wie er sich das eigentlich vorstelle. Wenn seine Motion Erfolg habe, werde er künftig seine Kollegen bewerten müssen....

Noch mehr erstaunt hat ihn die Reaktion eines Amtsvorstehers, der die Motion ohne zu zögern als "fertige Blödsinn

sinn" bezeichnete. Hat der Landrat wieder einmal nicht den gesamten Teuerungsgleich gewährt, konnte er seine Leute bisher damit motivieren, ihnen bleibe ja noch der ES-Anstieg. Dass er nun künftig seine Leute auch noch bewerten soll, fand er unzumutbar.

Aufgrund dieser Reaktionen wurde Hanspeter Ryser erst bewusst, dass die Motion auch die Lehrer tangiert. In den mit der Lehrerschaft geführten Diskussion stiess er auf wenig Begeisterung. Die Betroffenen fürchten sich vor der Willkür des oder der Vorgesetzten. aber auch davor, dass der ES-Anstieg zu einem Budgetposten der FKD wird und damit manipulierbar ist.

Im Januar 2006 riefen die Personalverbände mit einem Flugblatt zu einer Protestkundgebung auf. Darin stand u.a., die Motion stelle den grössten Angriff aller Zeiten auf den Arbeitsfrieden dar.

Würde diese Aussage zutreffen, müsste Hanspeter Ryser entgegen seiner inneren Ueberzeugung demjenigen Bundesrat recht geben, welcher den Staat als geschützte Werkstatt bezeichnete.

An die SP-Fraktion gerichtet bemerkt Hanspeter Ryser, er hoffe, dass diese ihrem eingeschlagenen Weg treu bleibe, denn ein zuverlässigen Gegner sei ihm lieber als ein unzuverlässiger Partner.

In einem Pressecommuniqué vom 27. Januar 2001 habe sich die FDP-Fraktion mit aller Deutlichkeit vom seinem Vorstoss distanziert.

Am 22. April 2004, das Landratsprotokoll belegt dies, wurden u.a. zwei Motionen behandelt; eine von der SVP-Fraktion und eine zweite von Remo Franz. Beide Vorstösse hatten den Personalstopp zum Thema.

In Pkt. 4 seiner Motion forderte Remo Franz zudem: *"Durch Gesetzesänderungen sind für das Staatspersonal, soweit es nicht direkt in hoheitlichen Funktionen, beispielsweise Gerichten tätig ist, kündbare und mit der Privatwirtschaft vergleichbare Anstellungsverhältnisse zu schaffen. Erfahrungsstufen mit automatischem Anstieg des Reallohns sind abzuschaffen. Die Flexibilität für Lohnzahlungen ist dagegen je nach Marktlage zu erhöhen."*

Diesem Vorstoss hat der Landrat damals grossmehrheitlich zugestimmt. Der damalige Sprecher der FDP-Fraktion, Werner Rufi, hat in seinem Votum mit Nachdruck festgehalten, dass, entgegen der Meinung des Regierungsrates, die Motion überwiesen werden müsse.

Hanspeter Ryser wartet nun gespannt auf die Erklärung der FDP, was sie zu ihrem Gesinnungswandel veranlasst hat. Er hofft, dieser lasse sich nicht damit begründen, dass 2004 ein Jahr nach und 2006 ein Jahr vor den Wahlen ist.

Erstaunt hat ihn auch die Aussage des Regierungsrates. Nachdem dieser gemäss Protokoll vom 22.4.2004 noch bereit war, die Motion von Remo Franz als Postulat, ohne Zahlen sogar als Motion, entgegen zu nehmen, lehnt sie nun seine abgeschwächte Form ab.

Für die Behandlung einer Motion hat die Regierung zwei Jahre Zeit. Dieser Termin ist vor fünf Tagen abgelaufen.

In der Vorlage 2006/041 werden Aufträge, die nicht innert gesetzlicher Frist erfüllt wurden, zusammengefasst. Die Vorlage 2003/313 ist darin jedoch nicht enthalten.

Als ehemaliger Subko-Präsident der GPK hält es Hanspeter Ryser für ausgeschlossen, dass in der FKD ein Vorstoss verloren geht. Trotzdem ist er weg und seine Motion lehnt die Regierung nun ab!

Oder stimmt womöglich die Behauptung, die Motion von Remo Franz sei nicht ernst zu nehmen, weil Punkt 4 seiner Motion die Einheit der Materie verletze und die Motion dadurch ungültig werde?

Hanspeter Ryser hat bisher allerdings noch nie gehört, dass es bezüglich eines Motionsinhalts Auflagen gibt.

Abschliessend betont der SVP-Vertreter, er halte mit Sicherheit an seiner Motion fest, da die heutige Praxis weder richtig noch gerecht sei.

Er erwarte, dass sich Regierung und Verwaltung mit dem Vorstoss auseinander setzen, zumal der Landrat vor zwei Jahren und fünf Tagen den Auftrag dazu schon einmal erteilt hat.

Peter Küng betont, die SP-Fraktion habe ihre Meinung nicht geändert und als Hanspeter Rysers "Motiönl" sei nun tatsächlich eine Motion geworden.

Für die SP-Fraktion ist sie ein klares Misstrauensvotum gegenüber dem Staatspersonal. Sie hat innerhalb der Kantonsangestellten zu einer grossen Verunsicherung geführt.

Die SP steht hinter dem 2001 eingeführten Lohnsystem. Sie hält es für fair und gerecht. Im Uebrigen hat sich damals auch die SVP zustimmend dazu geäussert.

Die SP wird keine derart populistische Motion unterstützen. Sie lehnt einen Wahlkampfstart mit Motionen dieser Art entscheiden ab und stellt sich schützend vor die Staatsangestellten.

Die SP unterstützt die Regierung in ihren Bemühungen.

Christine Mangold geht direkt auf die Herausforderung Hanspeter Rysers ein und stellt fest, bei der Motion von Remo Franz ging es nach Ansicht der FDP-Fraktion in erster Linie um das Thema Personalstopp. Obwohl unter Pkt. 4 der automatische Erfahrungsstufenanstieg erwähnt wurde, hat sich der Landrat damals ausschliesslich mit dem Personalstopp auseinander gesetzt.

Wenn, wie Hanspeter Ryser behauptet, die damalige Formulierung so klar war, ist die vorliegenden Motion grundsätzlich überflüssig.

Die FDP-Fraktion schliesst sich dem Votum des Finanzdirektors an.

Das neue Lohnsystem ist seit 2001 in Kraft. Damals wurde hart gerungen und nach Kompromissen zur Umsetzung gesucht. Nachdem verschiedene Automatismen geprüft wurden, entschied man sich letztlich für die vom Finanzdirektor erwähnte Lösung.

An einem seit 2001 eingeführten Gesetz nun bereits wieder Änderungen vorzunehmen, wäre der falsche Weg. Es wäre zudem riskant, einen einzelnen Punkt aus einem derart komplexen Gebilde herauszulösen und zu verändern.

Unter § 30 Punkt e) ist die Einführung allfälliger Leistungs-komponenten klar definiert. Die Führungsinstrumente sind somit vorhanden, sie müssen lediglich eingesetzt werden.

Im Wissen, dass noch einiges im Argen liegt, hat die FDP eine Motion zur Verbesserung und Vereinheitlichung des kantonalen Personalmanagements eingereicht.

Dass es an einer koordinierten und ganzheitlichen Personalstrategie mangelt ist auch der FDP nicht entgangen. Sie verlangt deshalb in ihrer Motion ein Personalmanagementkonzept, das in sämtlichen Direktionen und Dienststellen zur Anwendung kommt.

Weshalb der Stellenplan noch immer nicht überall vorhanden ist, ist für die FDP unerklärlich.

Eine Gemeinde ohne Stellenplan wäre ein Ding der Unmöglichkeit.

Die vorliegende Motion ist für die FDP nicht der richtige Weg; sie steht ihr aus diesem Grund ablehnend gegenüber.

§

Eugen Tanner ruft dem Rat ins Gedächtnis, dass der Erfahrungsstufenanstiegs in den vergangenen Jahren ein Dauerbrenner war. Im Vordergrund stand dabei die Frage, ob der Erfahrungsstufenanstieg zwingend zu jährlichen Mehraufwand von 10 Mio. Franken führen muss. Eine Erklärung dafür wurde bis heute nicht geliefert.

Die Regierung argumentierte immer wieder damit, aufgrund des fehlenden Personalcontrollings seien aussagekräftige Zahlen noch nicht verfügbar.

Die CVP-Fraktion hat in der Folge bei der Beratung des Jahresprogramms moniert, den Instrumenten in Zusammenhang mit dem Erfahrungsstufenanstieg sei erste Priorität einzuräumen.

Die CVP ist seit langem überzeugt, mittelfristig müsse der Erfahrungsstufenanstieg kostenneutral ausfallen, da im Rahmen der normalen Fluktuationen ein Mutationsgewinn entsteht.

Die Regierung weist aber ebenso regelmässig darauf hin, die Mehrkosten resultieren aus dem ES-Anstieg.

Die CVP geht davon aus, dass die Mittel zwar eingesetzt werden, aber nicht zur Finanzierung des ES-Anstiegs sondern für Einstufungen in höhere Lohnklassen bei Neuanstellungen und bei bestehenden Funktionen. Diesbezüglich Unterlagen fehlen leider.

Eugen Tanner ruft dem Rat in Erinnerung, dass die Finanzkontrolle Erhebungen in Zusammenhang mit der Handhabung der leistungsgerechten Entlohnung gemacht hat. Der an die Regierung abgegebene Bericht hat offenbar zu grösseren Diskussionen geführt, da die darin enthaltenen Feststellungen nicht unumstritten sind resp. beim Regierungsgremium nicht überall auf Begeisterung stiess.

Eugen Tanner wartet immer noch auf den Schlussbericht der Finanzkontrolle. Dieser könnte für die Arbeit des Parlaments hilfreich sein.

Zur Motion der SVP nimmt die CVP-Fraktion wie folgt Stellung::

1. Die CVP stellt fest, dass in der Motion nicht die Ab-

schaffung des ES-Anstiegs verlangt wird. Es wird einzig darauf hingewiesen, dass der Automatismus für den ES-Anstieg nicht gegeben ist.

Da im Dekret kein Automatismus verlangt wird, haben die Vorgesetzten hinsichtlich des ES-Anstiegs Handlungsspielraum. Wie sie diesen nutzen, bleibt ihnen überlassen.

2. Durch die Revision des Personaldekrets ist es heute möglich, Leistungen abzugelten, sowohl über spezielle Zahlungen, wie auch im Rahmen des ES-Anstiegs.

Nachdem die Erhebung für das Jahr 2005 zeigt, dass bei acht Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein beschleunigter ES-Anstieg vorgenommen wurde, während bei einer Mitarbeiterin resp. einem Mitarbeiter der ES-Anstieg ausgesetzt wurde, entstehen bei Eugen Tanner erhebliche Zweifel, dass die vorhandenen Instrumente auch richtig genutzt werden.

Die Praxis zeigt, dass nicht die Gesetzgebung sondern die Handhabung der vorhandenen Instrumente das Problem ist. Dieses sollte nun endlich mit der erforderlichen Priorität angegangen werden.

3. Zum von Remo Franz unter dem Titel Personalstopp eingereichten Motion bemerkt Eugen Tanner, das Hauptthema der Motion war der Personalstopp. Es trifft jedoch zu, dass unter Punkt 4. mit der Privatwirtschaft vergleichbare Bedingungen gefordert wurden.

Bei der Debatte hat sich das Parlament jedoch ausschliesslich zur Frage des Personalstopps geäussert.

Die CVP bittet den Motionär, den Stand seines berechtigtes Anliegens mit einem Postulat abzufragen.

Kaspar Birkhäuser schickt voraus, die Motion habe für ihn als Angestellten des Kantons, der in vier Jahren in Pension geht, kaum mehr Auswirkungen.

Den Zeichen der Zeit folgend und in Anlehnung an die Privatwirtschaft hat der Landrat 1998 das neue Personalgesetz verabschiedet. Dieses berücksichtigt bei der Lohngestaltung auf realistische Art verschiedene Aspekte wie Ausbildung, Funktion, Erfahrung und Leistung.

Inzwischen ist das Gesetz in Kraft getreten und hat sich in der Praxis insgesamt bewährt.

Mit erheblichem Aufwand werden inzwischen auch die Leistungen jeder Mitarbeiterin und jedes Mitarbeiters gemessen und bei der Lohngestaltung mit berücksichtigt.

Nun verlangt Hanspeter Ryser in seiner Motion eine "Amerikanisierung" der Lohngestaltung. Dabei ist allgemein bekannt, dass Leistung oft nur schwer und mit Vorbehalt messbar ist.

Das Personaldekret in seiner Gesamtheit sorgt für eine Lohngestaltung auf einer umfassenden und ausgewogenen Basis. Die Leistung nimmt dabei den ihr gebührenden Anteil ein, sie wird jedoch nicht überbewertet. Genau diese Ueberbewertung wird mit der vorliegenden Motion je-

doch beabsichtigt.

Die Fraktion der Grünen lehnt die Motion darum kategorisch ab.

Wie von Eugen Tanner richtig bemerkt, muss die Handhabung verbessert werden: Eine Motion, die das Kind mit dem Bad ausschüttet, hilft hier nicht weiter.

Aus eigener Erfahrung weiss **Karl Willimann**, Baselland hat ein gutes und grosszügiges Lohnsystem, das jedoch zweifellos Schwächen bei der Leistungskomponente aufweist.

Der Finanzdirektor habe zwar einen rechtlichen Anspruch auf den Erfahrungsstufenanstieg verneint. In der Praxis, die Zahlen Eugen Tanners haben es deutlich gemacht, besteht jedoch ein Automatismus.

Trotz der kollektiven Empörung der Personalverbände, gibt es in der Verwaltung öffentlich-rechtliche Angestellte, die es begrüßen würden, aufgrund ihrer Leistung entlohnt zu werden.

In seinen siebenundzwanzig Jahren als Dienststellenleiter hat Karl Willimann diese Erfahrung mehr als einmal gemacht.

Seit 1992 besteht ein Regierungsbeschluss, wonach Mitarbeitergespräche durchzuführen sind.

Die BKSD hat sich bisher erfolgreich gegen solche Gespräche bei der Lehrerschaft zur Wehr gesetzt. Es wird damit argumentiert, für die Lehrerschaft sei ein MAG unzumutbar, da der Vorgesetzte in der Regel kein Pädagoge ist.

Karl Willimann ist der Auffassung, wird die Führungsverantwortung schon als Führungsinstrument eingesetzt, sollte davon die gesamte Verwaltung betroffen sein.

Als die Regierung WoV noch als Allerheilmittel pries, hat sie die Dienststellenleiter im Landratssaal versammelt und ihnen mitgeteilt, sie als Dienststellenleiter hätten in Zukunft die Verantwortung für die Zuweisung des Leistungslohns ihrer Untergebenen. Dafür stehe jedem Dienststellenleiter 1% der Gesamtlohnsumme seiner Abteilung zur Verfügung. Es blieb allerdings bei der Absicht. Karl Willimann fragt sich, wo sind die guten Vorsätze von WoV geblieben und wo die Absicht, die Führungsverantwortung beim Kader zu erhöhen?

Seiner Meinung spricht vieles dafür, im Rahmen des Vorstosses nochmals über WoV nachzudenken.

Remo Franz erstaunt weniger der Inhalt der SVP-Motion als vielmehr die Tatsache, dass bezüglich seiner am 10. Dezember 2003 eingereichten und am 22. April 2004 vom Parlament überwiesene Motion Funkstille herrscht.

In seiner Motion 2003/313 habe er unter anderem verlangt, dass der Personalbestand zurückgefahren und zur Flexibilisierung ein Stellenpool gebildet werde und dass, Zitat: *„Erfahrungsstufen mit automatischem Anstieg des Reallohnes abzuschaffen sind. Die Flexibilität für Lohnzahlungen müsse hingegen erhöht werden.“*

Da sein Anliegen bei der Regierung seit über zwei Jahren deponiert ist, und der Vorstoss der SVP sich mit seiner Forderung deckt, erübrigt sich deren Vorstoss grundsätzlich.

Remo Franz legt Wert darauf, dass seine Motion keinerlei personalfeindlichen Komponenten enthält sondern leistungsbezogene Perspektiven öffnen will.

Bereits in früheren Vorstössen habe er immer wieder auf diesen Punkt hingewiesen.

Zur Unterstützung ihrer eigenen Motion hat sich die CVP entschieden, die Motion Ryser als Postulat zu unterstützen.

Hanspeter Ryser kann Peter Küng insofern beruhigen, als auch die SVP der Meinung ist, dass Staatspersonal mache einen guten Job.

Nichts desto trotz halte er die heutige Praxis der Handhabung des Stufenanstiegs für führungsuntauglich. Wie von Eugen Tanner richtig bemerkt, gehe es ihm nicht um die Abschaffung des ES-Anstiegs.

Im Sinne eines Kompromisses erkläre er sich jedoch bereit, seine Motion in ein Postulat umzuwandeln.

RR Adrian Ballmer stellt fest, nicht alle, die der Motion ablehnend gegenüber stehen, tun dies aus dem gleichen Grund.

Weder halte er eine stärkere Betonung der Leistungskomponente für unangebracht, noch sei er der Auffassung die Leistungen der pädagogischen Berufe können nicht bewertet werden.

Momentan fehlen aber die praktischen Voraussetzungen für eine wesentlich stärkere Betonung der Leistungskomponente.

Dabei sind nicht die rechtlichen Grundlagen das Problem, weshalb eine Aenderung des Personaldekrets auch nicht die Lösung sein kann.

Im Uebrigen besteht keine Bevorzugung gegenüber der Privatwirtschaft.

Die Lohnerhöhung zwischen dem Grundlohn und der höchsten Erfahrungsstufe ES 27 liegt durchschnittlich bei 35% .

Der Unterschied zur Privatwirtschaft besteht darin, dass das Lohnsystem der Verwaltung einer stetigen Entwicklung unterliegt, während die Lohnschwankungen in der Privatwirtschaft kurzfristig grösser, über die Jahre eines Arbeitslebens aber mit der Verwaltung durchaus vergleichbar sind.

Entgegen der Annahme von Christine Mangold ,verfügen inzwischen mit Ausnahme der Schulen alle Direktionen über einen Sollstellenplan.

Was den Vorstoss 2003/313 anbelangt, war keineswegs bis heute Funkstille. Ueberwiesen wurde der Vorstoss am 22. April 2004. In Zusammenhang mit GAP hat die Regierung zum Personalstopp sehr wohl Stellung bezogen.

Eric Nussbaumer macht angesichts der fortgeschrittenen Zeit beliebt, die Rednerliste zu schliessen.

://: Dagegen erhebt sich kein Widerstand.

Christoph Frommherz geht in seinen Ueberlegungen davon aus, dass die Staatsangestellten ihre Arbeit gut machen und bereit sind, die erforderliche Leistung zu erbringen.

Aus dieser Sicht erscheint ihm mit zunehmendem Dienst-

alter aufgrund der Produktivitätssteigerung ein höherer Lohn gerechtfertigt.

Die Leistungsbeurteilung einzelner Personen erweist sich teilweise als problematisch. Bei Mitarbeitenden, die in einem Team arbeiten, muss das Umfeld mit berücksichtigt werden.

Es ist darum besonders wichtig, die Vorgesetzten auf ihre Führungsrolle vorzubereiten und sie bei ihrer Aufgabe zu unterstützen.

Als Lehrer und damit Direktbetroffener erklärt **Martin Rüegg**, die Lehrerschaft widersetzte sich den Mitarbeitergesprächen keineswegs. Solche Gespräche finden statt. Nach einem Vorgespräch und einem Lektionsbesuch findet ein Schlussgespräch mit Zielvereinbarungen statt.

Im Sinne einer Gleichbehandlung ist der Lehrerschaft wichtig, dass die Gespräche nach einem einheitlichen System erfolgen.

Jürg Wiedemann, ebenfalls Lehrer, weiss nicht woher das Gerücht stammt, in den Schulen gebe es keine MAG's.

Seiner Ansicht nach ist es enorm schwierig, für die Lehrer gerechte Kriterien aufzustellen, da jede Lehrerin und jeder Lehrer autonom und ohne Aufsicht der Schulleitung arbeitet.

Bezugnehmend auf das Votum Hanspeter Rysers stellt **Werner Rufi** klar, seitens der FDP-Fraktion habe kein Gesinnungswandel stattgefunden. Hauptthema des Vorstosses von Remo Franz war der Personalstopp und nicht der Erfahrungsstufenanstieg.

Mit dem Vorstoss betr. Personalmanagement hat die FDP ein Signal gesetzt. Es geht, wie vom Finanzdirektor richtig bemerkt, um die Frage der praktischen Handhabung. Eine Gesetzesänderung bringt in diesem Fall nichts.

Im Gegensatz zum Votum Jürg Wiedemanns ist Werner Rufi der Meinung, es seien alle Direktionen miteinzubeziehen. Sonderbehandlungen sind zu vermeiden.

Eric Nussbaumer teilt mit, dass fünfzehn Ratsmitglieder eine namentliche Abstimmung verlangen.

://: Der Landrat lehnt den Vorstoss 2005/316 mit 38 : 34 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.

Mit Ja stimmten:

Augstburger Elisabeth, Bachmann Rita, Brunner Rosemarie, Corvini Ivo, Franz Remo, Gaugler Daniela, Gerber Fredy, Gorrengourt Christine, Haas Hildy, Hammel Urs, Hasler Gerhard, Hess Urs, Holinger Peter, Jermann Hans, Jordi Paul, Jourdan Thomi, Krähenbühl Jörg, Nufer Juliana, Piatti Aldo, Rohrbach Paul, Ryser Hanspeter, Schäfli Patrick, Schneider Elisabeth, Schulte Thomas, Simonet Jacqueline, Steiner Christian, Straumann Dominik, Tanner Eugen, Wegmüller Helen, Willimann Karl, Wirz Hansruedi, Wullschleger Hanspeter, Wüthrich Ernst, Zwick Peter

Mit Nein stimmten:

Aebi Heinz, Birkhäuser Kaspar, Brassel Ruedi, Ceccarelli Daniele, Chappuis Eva, Degen Jürg, Frommherz Christoph, Fuchs Beatrice, Göschke Madeleine, Gutzwiller Eva,

Huggel Hanni, Jäggi Ursula, Joset Marc, Keller Rudolf, Küng Peter, Maag Esther, Mangold Christine, Marbet Annemarie, Mürger Daniel, Reber Isaac, Richterich Rolf, Rudin Christoph, Rüegg Martin, Rufi Werner, Schär Paul, Schenk Dieter, Schmied Elsbeth, Schneeberger Daniela, Schoch Philipp, Schuler Agathe, Schweizer Hannes, Steiger Bruno, Svoboda Paul, Van der Merwe Judith, Vögelin Rosmarie, Wenk Daniel, Wiedemann Jürg, Ziegler Röbi

Enthaltungen:

Frey Hanspeter, Hollinger Marianne

Für das Protokoll:

Ursula Amsler, Landeskanzlei

Schluss der Sitzung

Landratspräsident **Eric Nussbaumer** schliesst die Sitzung um 17.20 Uhr und wünscht seinen Ratskolleginnen und -kollegen einen schönen Abend.

Für das Protokoll:

Ursula Amsler, Landeskanzlei

*

Die nächste Landratssitzung findet statt am

11. Mai 2006

Für die Richtigkeit des Protokolls

Im Namen des Landrats

der Präsident:

der Landschreiber:

