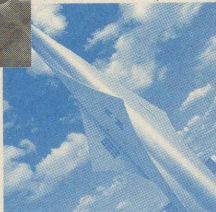
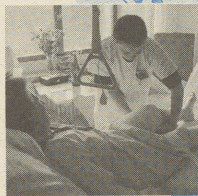
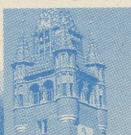
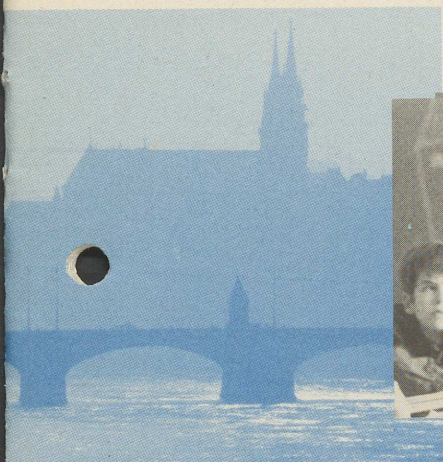




Kanton Basel-Stadt

Volksabstimmung vom 13. Juni 1999



Wir stimmen ab über

- den Investitionsbeitrag von Basel-Stadt an den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse
- die Gesetzesinitiative "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal"

Inhaltsverzeichnis

Basel-Stadt soll konkurrenzfähig bleiben

Vorwort des Regierungsrates	6
-----------------------------	---

Erläuterungen

Erläuterung zum Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse	9
--	---

Erläuterung zur kantonalen Gesetzesinitiative "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal"	18
--	----

Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse (Investitionsvorhaben 1997-2004)	23
---	----

Grossratsbeschluss betreffend die kantonale Gesetzesinitiative "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal"	26
---	----

Initiativtext

Kantonale Gesetzesinitiative "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal"	27
---	----

Öffnungszeiten der Wahllokale

Basel	30
Riehen und Bettingen	31

Verlust von Abstimmungsunterlagen

Neubezug von Abstimmungsunterlagen	32
------------------------------------	----

Basel-Stadt soll konkurrenzfähig bleiben

Sehr geehrte Stimmbürgerin
Sehr geehrter Stimmbürger

Die beiden kantonalen Vorlagen, über die Sie am Wochenende vom 13. Juni stimmen, könnten auf den ersten Blick unterschiedlicher nicht sein: Der Investitionsbeitrag von Basel-Stadt zur Modernisierung des Flughafens Basel-Mulhouse und der Teuerungsausgleich der Löhne für Staatsangestellte. Doch bei genauerem Hinsehen stossen wir auf eine wichtige Gemeinsamkeit: Bei beiden geht es darum, Basel – als Wirtschaftsstandort und als Arbeitgeber – attraktiv und konkurrenzfähig zu halten.

Zusammen mit unseren Partnern, der Eidgenossenschaft, dem Kanton Basel-Landschaft und Frankreich, möchten wir den Flughafen Basel-Mulhouse modernisieren. So können in unserer Region Arbeitsplätze geschaffen und gesichert werden. Unsere guten Flugverbindungen in alle Welt werden noch verbessert.

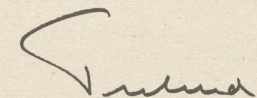
Der Kanton Basel-Stadt als Arbeitgeber ist auf die Mitarbeit guter und fähiger Mitarbeiter angewiesen. Nun verlangt eine Initiative der Partei der Arbeit (PdA), den Angestellten in den oberen Lohnklassen den Teuerungsausgleich noch stärker als

bisher zu kürzen. Dies würde die Konkurrenzfähigkeit unseres Kantons auf dem Arbeitsmarkt entscheidend schwächen.

- Stimmen Sie deshalb JA zum Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse und stimmen Sie NEIN zur Initiative "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal".

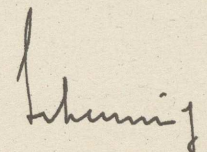
IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident:



Dr. Hans Martin Tschudi

Der Vize-Staatsschreiber:



Dr. Siegfried Scheuring

Basel, den 7. April 1999

Erläuterung zum Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse

Ausgangslage

Der Flughafen Basel-Mulhouse ist ein binationales, öffentlich-rechtliches Unternehmen, das im Jahr 1949 durch den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich gegründet wurde. Der Flughafen Basel-Mulhouse ist der dritte Landesflughafen der Schweiz. Für die Region Basel ist er ein wesentlicher Teil der regionalen Verkehrs- und Wirtschaftsinfrastruktur.

Der Flughafen Basel-Mulhouse wurde letztmals im Jahre 1990 modernisiert. Er wurde auf die Abfertigung von ungefähr 1,8 Millionen Passagierinnen und Passagieren ausgerichtet. Inzwischen weist der Flughafen jedoch ein Aufkommen von jährlich 3 Millionen Reisenden auf. Die Bedürfnisse dieser Kundinnen und Kunden sowie der Frachtunternehmen können heute nicht mehr in ausreichendem Masse erfüllt werden.

Worum geht es?

- **Der Flughafen braucht eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur, um die Bedürfnisse unserer Region zu erfüllen.**

Der Flughafen soll entsprechend den Bedürfnissen unserer trinationalen Region (beide Basel, Elsass, Südbaden) insbesondere die Verbindungen zu den wichtigen europäischen Zentren und zu den grossen internationalen Verkehrsknotenpunkten sicherstellen. Diese wichtige Funktion kann der Flughafen nur wahrnehmen, wenn eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur bereitsteht. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen hauptsächlich folgende Vorhaben realisiert werden:

- Erweiterung des Passagier-Terminals und Bau eines Y-förmigen Fingerdocks;
- Erweiterung des Flugzeug-Vorfeldes, da durch den Terminalausbau ein Teil der Flugzeugabstellplätze verloren geht;
- Verbesserung des Fracht-Terminals;
- Verlängerung der Ost/West-Piste um 220 Meter, damit mehr Flugzeuge auf dieser Piste und so über relativ dünn besiedeltes Gebiet starten;
- Verbesserung der technischen Infrastruktur (insbesondere Neustrukturierung des Energieversorgungs- und Verteilnetzes);
- Errichtung eines sogenannten Werkhofes (für die technischen Dienste wie u.a. die Flughafenfeuerwehr);
- Erneuerung und Verbesserung der allgemeinen Infrastruktur (u.a. der Entwässerungsanlagen, Grenzabfertigungsanlagen oder des Strassensystems);
- Erschliessung einer Zone für kommerzielle Aktivitäten, um die Grundlage für die Ansiedlung von Unternehmen und Dienstleistungsbetrieben beim Flughafen zu schaffen;
- Erwerb von Grundstücken.

Dank der Verlängerung der sogenannten Ost/West-Piste können zahlreiche Starts, die heute in Richtung Süd (d.h. Schweiz) erfolgen, auf die Ost/West-Richtung verlagert werden. Die Flugzeuge starten dann vermehrt über eher dünn besiedeltes Gebiet. Von dieser Verlagerung der Starts würde insbesondere auch der schweizerische Teil der Agglomeration Basel profitieren.

• Zur Finanzierung tragen beidseits der Grenze verschiedene Partner bei.

Der Flughafen ausbau wird rund 379 Millionen Franken kosten. Etwa 65 Prozent dieser Investitionen kann der Flughafen finanzieren. Gemäss einer Vereinbarung zwischen der Schweiz und Frankreich sollen die fehlenden rund 35 Prozent durch die beiden Länder je zur Hälfte aufgebracht werden. Innerhalb Frankreichs und der Schweiz werden diese staatlichen Beiträge wiederum auf verschiedene Partner aufgeteilt.

Der Grosse Rat genehmigte Mitte 1998 eine Vereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft, dem Kanton Basel-Stadt und dem Kanton Basel-Landschaft; diese legt fest, dass die beiden Kantone den schweizerischen Subventionsanteil je zur Hälfte unter sich aufteilen sollen. Für das konkrete Bauvorhaben bedeutet dies, dass die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft je 33,35 Millionen Franken übernehmen sollen.

Der Einbezug des Kantons Basel-Landschaft bedeutet eine Stärkung der Schweizer Partner und für den Kanton Basel-Stadt gleichzeitig eine bedeutende finanzielle Entlastung. Die Beteiligung des Kantons Basel-Landschaft setzt ein weiteres Zeichen im partnerschaftlichen Mittragen von regionalen Aufgaben. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger im Kanton Basel-Landschaft entscheiden am gleichen Wochenende über die Mitfinanzierung durch ihren Kanton.

• Wirtschaftliche Attraktivität und Sicherstellung von Arbeitsplätzen

Der Flughafen Basel-Mulhouse trägt entscheidend dazu bei, dass die Region Basel wirtschaftlich attraktiv und konkurrenzfähig ist. Eine Messe- und Kongressstadt Basel wäre ohne Flughafen ebenso wenig denkbar wie Basel als Sitz von internationalen Unternehmen, teils sogar von Weltrang.

Ein modernisierter Flughafen trägt wesentlich dazu bei, Arbeitsplätze zu sichern, zu schaffen und das Volkseinkommen zu erhalten. Nicht zuletzt aus dieser Erkenntnis heraus hat sich der Kanton Basel-Stadt schon vor über fünfzig Jahren entscheidend dafür eingesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse als binationales Unternehmen errichtet wurde. Seither hat Basel-Stadt immer einen wesentlichen Teil der finanziellen und politischen Verantwortung mitgetragen und deshalb speziell vom Flughafen profitieren können.

Der Flughafen und die dort angesiedelten Unternehmen schaffen selber auch Arbeitsplätze. Waren es im Jahre 1985 noch 1500 Arbeitsplätze, liegt deren Zahl derzeit bei über 5'000. Pro Jahr werden weit über 250 Millionen Franken an Löhnen ausbezahlt. Damit ist der Flughafen einer der grössten Arbeitgeber in der Region.

Der Regierungsrat und der Grosse Rat sind überzeugt, dass sich eine finanzielle Beteiligung des Kantons in der Höhe von 33,35 Millionen Franken, verteilt über mehrere Jahre, lohnt. Verglichen mit den Subventionen in Milliardenhöhe für andere Verkehrsprojekte erhält Basel mit einem verhältnismässig geringen finanziellen Beitrag durch den modernisierten Flughafen eine attraktive moderne Verkehrsinfrastruktur.

• Umweltanliegen und Anliegen der Wohnlichkeit werden gewahrt

Strassen-, Schienen- oder auch Luftverkehr haben unbestrittenemassen neben positiven auch negative Auswirkungen. Gerade deswegen haben der Regierungsrat und der Grosse Rat im Zusammenhang mit dem Investitionsbeitrag Auflagen formuliert:

- Einhaltung der "Direktstartregelung" und damit die Beschränkung von Starts von Strahlflugzeugen (Jets) über die Stadt;
- Verlängerung der Ost/West-Piste;
- Revision des Pistenbenützungskonzepts;
- strengere Handhabung der Ausnahmegewilligungen in der Sperrzeit;

- Annäherung der Nachtflugordnung in der übrigen Nachtzeit an die schweizerischen Regeln;
- Vorlage eines Beschlussantrags an den Verwaltungsrat des Flughafens zur Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen;
- Sicherung der Möglichkeit eines Schienenanschlusses.

Zudem hat der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt, zusammen mit den anderen Partnern eine Risikoanalyse zu veranlassen.

Mit diesen Auflagen werden die Umweltanliegen und die Anliegen betreffend Wohnlichkeit möglichst weitgehend gewahrt. Werden diese Auflagen nicht erfüllt, hat der Grosse Rat den Regierungsrat ermächtigt, nach Konsultation der anderen schweizerischen Partner (Kanton Basel-Landschaft, Eidgenossenschaft) mit der Auszahlung des Investitionsbeitrags zuzuwarten oder Kürzungen vorzunehmen. Der Grosse Rat hat den Regierungsrat zudem verpflichtet, ihm jährlich über den Fortschritt des Bauvorhabens zu berichten. Auch muss der Regierungsrat ihn jedes Jahr über seine Bemühungen informieren, mit denen die an den Investitionsbeitrag geknüpften Auflagen erfüllt werden können.

Standpunkt der Gegnerinnen und Gegner

Die Gegnerinnen und Gegner der Subventionsvorlage sind der Ansicht, dass die Umweltanliegen zu gering gewichtet würden. Sie befürchten einen Flughafenausbau ohne Grenzen und halten weitere Ausbauten nach dem Jahre 2010 für wahrscheinlich. Auch das Thema zweite Nord/Süd-Piste sei noch immer aktuell.

Die Luft- und Lärmbelastung durch den Flugverkehr seien enorm. Zudem sei das Flugzeug das umweltschädlichste Verkehrsmittel überhaupt und der Flugverkehr viel zu billig, weil er massiv subventioniert werde.

Der Grosse Rat und der Regierungsrat hätten nach Meinung der Gegnerinnen und Gegner für Frankreich und den Flughafen verbindliche und konkretere Forderungen betreffend Lärm, Luftverschmutzung, Nachtflugregelung und Direktstarts stellen müssen. Diese Beschränkungen müssten auch ausdrücklich im Staatsvertrag festgeschrieben werden. Sie fordern deswegen Verhandlungen mit Frankreich, um den Staatsvertrag zu ändern. Die Gegnerinnen und Gegner des Investitionsbeitrags an den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse sind der Ansicht, dass weder die Eidgenossenschaft noch die Kantone den Luftverkehr finanziell unterstützen sollten.

Stellungnahme zu den Einwänden

- **Partnerschaftliche Lösungen für den binationalen Flughafen**

Der Flughafen Basel-Mulhouse ist ein binationaler Flughafen der Schweiz und Frankreichs. Probleme können nur dann gelöst werden, wenn beide Beteiligten Rücksicht auf die Position des Anderen nehmen. Die Schweiz ist darauf besonders angewiesen, da sich der Flughafen vollständig auf französischem Boden befindet.

Die Gegnerinnen und Gegner beachten zu wenig, wie wichtig diese gegenseitige Rücksichtnahme ist. Frankreich liesse sich beispielsweise nicht einfach zwingen, das Betriebsreglement eines schweizerischen Flughafens zu übernehmen. Ebenso wenig wäre die Schweiz bereit, zum Nachteil der Basler Agglomeration das weit weniger umweltfreundliche Betriebsreglement eines französischen Flughafens vollständig zu übernehmen. Frankreich würde zudem die Forderung nicht akzeptieren, dass alle älteren und lärmigen Flugzeuge nur noch in Richtung Norden, also über Frankreich fliegen dürften.

Die Forderung der Gegnerinnen und Gegner, Auflagen zugunsten des schweizerischen Gebiets in den Staatsvertrag aufzunehmen, wäre chancenlos und würde von Frankreich als Anmassung seitens der Schweiz betrachtet. Damit wären auch konsensfähige Fortschritte im Interesse der Umwelt und der Wohnlichkeit blockiert. Frankreich kann zudem den Staatsvertrag jederzeit kündigen; so verlöre die Schweiz jeglichen politischen Einfluss auf die Entwicklung des Flughafens.

Die Auswirkungen des Flughafens auf unserem Hoheitsgebiet erfüllen die strengen Auflagen des Schweizer Umweltschutzgesetzes.

- **Verhandlungen ermöglichen Verbesserungen.**

Dank partnerschaftlich geführten Verhandlungen wurden in den letzten Jahren zahlreiche Verbesserungen erreicht:

- In Anlehnung an die schweizerischen Regelungen wurde für den Flughafen eine Nachtflugordnung erlassen;
- Lärmabhängige Landetaxen wurden eingeführt. Diese dienen als Anreiz dafür, Flugzeuge einzusetzen, die weniger Lärm verursachen;
- Für die lärmigen sogenannten Kapitel-II-Flugzeuge besteht seit dem 1. April 1998 eine eingeschränkte Betriebszeit;
- Der Flughafen hat ein modernes Messsystem zur Erfassung wichtiger Umweltdaten (z.B. Lärm) in Betrieb genommen;
- Die Zahl der Direktstarts (d.h. Starts ohne Schlaufe) von Strahlflugzeugen (Jets) wurde im Jahresdurchschnitt auf 8 pro Tag beschränkt. Eine Bestimmung, die dies sicherstellen soll, wurde ins französische Luftfahrthandbuch aufgenommen;
- Der baselstädtische Regierungsrat richtete eine unabhängige Ombudsstelle ein, die auch vom Flughafen anerkannt wird.

Solche Erfolge können nicht erzwungen, sondern nur auf dem Verhandlungsweg im Rahmen der regionalen Partnerschaft, mit der Eidgenossenschaft und dem Staat Frankreich erreicht werden.

- **Die Schweiz engagiert sich für Kostenwahrheit im Luftverkehr.**

Die Schweiz engagiert sich international stark für die Kostenwahrheit im Luftverkehr. Sie hat auch bereits entsprechende Vorstösse unternommen, beispielsweise dafür, dass die ungerechtfertigte Steuerbefreiung des Flugtreibstoffes abgeschafft wird. Nur mit solchen Vorstössen der Eidgenossenschaft in den internationalen Gremien kann auf die Kostenwahrheit im Flugverkehr hingearbeitet werden. Würde der Investitionsbeitrag an den Flughafen Basel-Mulhouse abgelehnt, hätte dies auf die Kostenwahrheit im weltweit operierenden Luftverkehr nicht die geringste Auswirkung.

- **Der Kanton Basel-Stadt soll mitreden können.**

Die Eidgenossenschaft hat sich im Einklang mit der erwähnten, vom Grossen Rat Mitte 1998 mit grossem Mehr gutgeheissenen Vereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend Zusammenarbeit bei der Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem binationalen Flughafen Basel-Mülhausen gegenüber Frankreich völkerrechtlich schon verpflichtet, den schweizerischen Investitionsbeitrag zu leisten. Würden die Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt die Subvention für den Flughafenausbau ablehnen, verhinderte dies den Ausbau nicht. Die Mitspracherechte des Kantons Basel-Stadt würden jedoch mit grosser Wahrscheinlichkeit mittelfristig erheblich reduziert und der Einfluss unseres Kantons für unbestimmte Zeit entscheidend geschwächt.

Eine solche Entwicklung kann weder im Interesse der Bevölkerung, die auf Wohnlichkeit bedacht ist, noch im Interesse der Wirtschaft liegen. Denn der Flughafen besitzt regional eine äusserst wichtige Funktion – und gerade auch im Hinblick auf die Umweltsorgen ist es besonders wichtig, dass der Kanton Basel-Stadt mitentscheiden kann.

Abstimmungsempfehlung

Der binationale Flughafen Basel-Mulhouse kann künftig nur mit einer modernen Infrastruktur die gestiegenen Bedürfnisse der Region erfüllen. Er trägt zur wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit der Region Basel und zur Schaffung und Sicherung zahlreicher Arbeitsplätze bei. Umweltsorgen und Anliegen betreffend Wohnlichkeit sind in den Auflagen des Grossen Rates berücksichtigt. Sie lassen sich am besten verwirklichen, wenn sich auch Basel-Stadt zusammen mit Basel-Landschaft finanziell am Flughafenausbau beteiligt.

Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen, der finanziellen Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Modernisierung des Flughafens Basel-Mulhouse zuzustimmen.

- **Stimmen Sie deshalb JA zum baselstädtischen Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse.**

Erläuterung zur kantonalen Gesetzesinitiative "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal"

Ausgangslage

Die Löhne des Staatspersonals sind im Lohngesetz aus dem Jahr 1995 geregelt. Es sieht für die Einreihung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 28 Lohnklassen vor: Lohnklasse 1 ist die unterste, Lohnklasse 28 die oberste Lohnklasse. Dieses Lohngesetz setzte den Teuerungsausgleich der Löhne neu fest und kürzte ihn zu den oberen Lohnklassen hin deutlich: Die Staatsangestellten in den unteren 8 Lohnklassen erhalten jährlich den vollen Teuerungsausgleich, d.h. 100 Prozent der Teuerung. Die Staatsangestellten in den Lohnklassen 9 bis 28 erhalten einen von Lohnklasse zu Lohnklasse abnehmenden (degressiven) Teuerungsausgleich. Den Angestellten der obersten Lohnklasse 28 werden schliesslich nur noch 65 Prozent der tatsächlichen Teuerung ausbezahlt.

Kurz nachdem das Lohngesetz 1995 in Kraft getreten war – die Partei der Arbeit (PdA) hatte damals das Referendum nicht ergriffen – reichte die PdA am 21. Oktober 1996 die vorliegende Initiative ein mit dem Titel "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal".

Worum geht es?

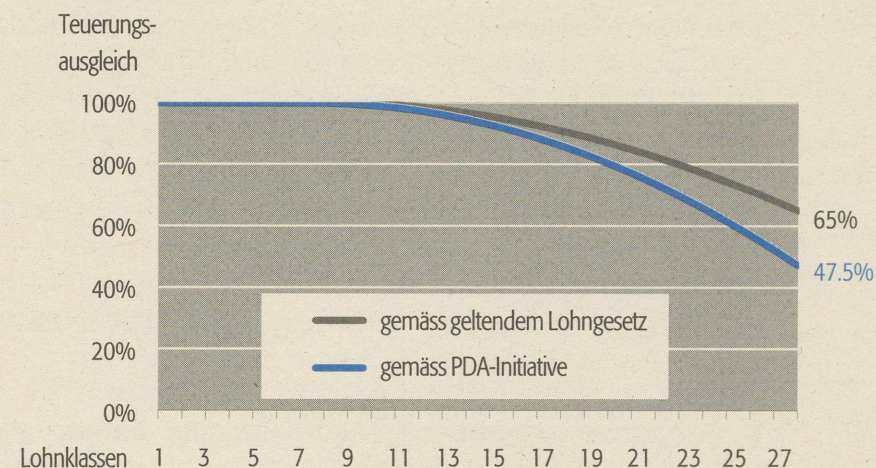
- Der Teuerungsausgleich für das Staatspersonal in den Lohnklassen 9 bis 28 soll noch stärker gekürzt werden.

Die Initiantinnen und Initianten verlangen, dass der Teuerungsausgleich für Staats-

angestellte in den Lohnklassen 9 bis 28 noch stärker gekürzt wird, als dies das geltende Lohngesetz bereits vorsieht. Dieses legt für die Staatsangestellten in der Lohnklasse 28 einen Teuerungsausgleich von 65 Prozent fest. Die Initiative fordert nun einen Teuerungsausgleich von nur noch 47,5 Prozent.

Die untenstehende Grafik zeigt, wie der Teuerungsausgleich in allen Lohnklassen im geltenden Lohngesetz ausgestaltet ist bzw. wie ihn die PdA-Initiative fordert.

Teuerungsausgleich nach Lohnklassen



Stellungnahme zum Initiativbegehren

- **Das Anliegen der Initiantinnen und Initianten ist bei der Lohngesetzrevision im Jahre 1995 weitgehend erfüllt worden.**

Ziel und Zweck der Lohngesetzrevision im Jahre 1995 war es, die Löhne des Staatspersonals an die Löhne der Privatwirtschaft anzugleichen. Eine vieldiskutierte Frage betraf die Regelung des Teuerungsausgleichs der Löhne. Der Grosse Rat entschied sich schliesslich im Sinne eines Kompromisses und in Abänderung der Vorlage der Regierungsrates für die jetzige Regelung, die eine deutliche Degression zu den oberen Lohnklassen hin beinhaltet. Diese Regelung trug einerseits der im Jahr 1993 in einer Volksabstimmung angenommenen PdA-Initiative Rechnung. Andererseits verhindert die geltende Teuerungsanpassung willkürliche Verzerrungen des Lohngefüges.

Das Anliegen der Initiative, den Staatsangestellten in den unteren Lohnklassen den Teuerungsausgleich voll auszubezahlen und zu den oberen Lohnklassen hin zu kürzen, ist bereits weitgehend erfüllt. Wie auch die Grafik (siehe Seite 19) zeigt, schreibt das geltende Lohngesetz für die Angestellten der Lohnklassen 9 bis 28 nämlich bereits eine zunehmende Kürzung des Teuerungsausgleichs vor.

- **Das geltende Lohngesetz stellt Staatsangestellte im unteren und mittleren Lohnklassenbereich im Vergleich zur Privatwirtschaft eher besser, Angestellte in den oberen Lohnklassen eher schlechter. Würde der Teuerungsausgleich in den oberen Lohnklassen weiter gekürzt, wäre der Staat als Arbeitgeber für Kaderleute noch weniger konkurrenzfähig.**

Die Lohngesetzrevision im Jahre 1995 hat für Staatsangestellte im unteren und mittleren Lohnklassenbereich mehr finanzielle Vorteile gebracht als für das obere Kaderpersonal. Regelmässig durchgeführte Lohnvergleiche zeigen, dass der Kanton Basel-Stadt im unteren bis mittleren Lohnklassenbereich gute Löhne zahlt. In den oberen Lohnklassen aber ist die Konkurrenzfähigkeit des Kantons Basel-Stadt – auch durch den bereits geltenden degressiven Teuerungsausgleich – geschwächt.

Eine noch weitergehende Degression des Teuerungsausgleichs in den oberen Lohnklassen – wie dies die Initiative fordert – würde die Attraktivität des Kantons Basel-Stadt für Kaderpositionen zusätzlich beeinträchtigen. Der Kanton Basel-Stadt ist jedoch dringend darauf angewiesen, auch in höheren Kaderpositionen marktkonforme Löhne zahlen zu können, die es erlauben, gut qualifiziertes Kaderpersonal anzustellen bzw. zu behalten.

- **Die Vorschläge der Initiative ermöglichen kaum zusätzliche Einsparungen.**

Eine Annahme der Initiative würde nur unbedeutende Einsparungen bringen. Bei einer angenommenen Teuerung von 1 Prozent betragen diese Einsparungen lediglich 170'340 Franken, das sind rund 0,017 Prozent der Gesamtlohnsumme. Diesen vergleichsweise minimen Einsparungen stehen weit schwerer wiegende Nachteile gegenüber. Könnte nämlich der Kanton Basel-Stadt keine guten Kaderleute mehr anstellen bzw. behalten, würden daraus Kosten erwachsen, die über den Einsparungen liegen.

Abstimmungsempfehlung

Die Forderungen der Initiative sind teilweise erfüllt. Würde der Teuerungsausgleich in den oberen Lohnklassen noch stärker gekürzt, wäre die Konkurrenzfähigkeit des Kantons bei den Löhnen im Kaderbereich weiter geschwächt. Die geringen Einsparungen, welche die Vorschläge der Initiative ermöglichen würden, wiegen diese gravierenden Nachteile nicht auf.

Regierungsrat und Grosse Rat empfehlen Ihnen deshalb, die Gesetzesinitiative der PdA abzulehnen.

- **Stimmen Sie aus diesen Gründen NEIN zur Initiative "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal".**

Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse (Investitionsvorhaben 1997-2004)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, beschliesst:

1. Dem Flughafen Basel-Mulhouse wird gestützt auf Artikel 4 der Vereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend Zusammenarbeit bei der Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Zusammenarbeits-Vereinbarung) vom 25. November 1997/14. Januar 1998, in Verbindung mit dem Nachtrag Nr. 4 zum Pflichtenheft (Anhang II) des französisch-schweizerischen Staatsvertrages vom 4. Juli 1949 (SG 956.200), an das Investitionsvorhaben 1997-2004 zu Lasten der Rechnung WSD Pos. Nr. 8010.653700.8015230.801523020080 ein Investitionsbeitrag von maximal 33,35 Mio. CHF bewilligt.
2. Die Auszahlung des Investitionsbeitrages erfolgt gemäss Baufortschritt und unter Berücksichtigung folgender Auflagen:
 - Einhaltung der in der Vereinbarung zum Abflugverfahren "Direktstart Hochwald" vom 27. April 1998 zwischen der Flughafendirektion, dem Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion des Kantons Basel-Landschaft, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Schweizer Delegation des Verwaltungsrates abgesprochenen Regelung (inkl. Anhang);
 - Fristgerechte Realisierung der Verlängerung der Ost/West-Piste um mindestens 220 Meter im Jahr 1999 und namhafte Verlagerung der Starts Richtung Süd auf die Ost/West-Piste;

- Revision des heutigen Pistenbenützungskonzepts zur Ermittlung von Flugrouten, welche die Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Anzahl betroffener Personen objektiv minimieren, unter Beachtung der in der oben erwähnten Vereinbarung zum Abflugverfahren "Direktstart Hochwald" abgesprochenen Regelung;
 - Restriktivere Handhabung der Ausnahmegewilligungen in der Sperrzeit zwischen 24.00 Uhr und 05.00 Uhr und eine weitere Annäherung mit dem Ziel der Handhabung der Nachtflüge wie bei den anderen schweizerischen Landesflughäfen (insb. Zürich-Kloten);
 - Vorlage eines Beschlussantrages durch die Flughafendirektion an den Verwaltungsrat des Flughafens zur Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen;
 - Sicherung der Möglichkeit eines künftigen Anschlusses des Flughafens an das öffentliche Schienennetz.
3. Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit dem Flughafen, den zuständigen schweizerischen und französischen Luftfahrtbehörden sowie dem Kanton Basel-Landschaft, eine Risikoanalyse zu veranlassen.
 4. Bei Nichteinhalten der unter Ziffer 2 genannten Auflagen oder Nichtrealisierung gewisser Teile des Investitionsvorhabens durch den Flughafen hat der Regierungsrat mit dem Kanton Basel-Landschaft und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation Konsultationen aufzunehmen. Er kann mit der Auszahlung zuwarten oder entsprechende Kürzungen vornehmen.
 5. Der Regierungsrat berichtet dem Grossen Rat jährlich über den Fortschritt des Bauvorhabens, seine Bemühungen und die Erfüllung der unter Ziffer 2 genannten Auflagen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.

Basel, den 20. Januar 1999

NAMENS DES GROSSEN RATES

Der Präsident: Dr. Rudolf Grüninger

Der I. Sekretär: Franz Heini

Zustimmung des Grossen Rates

An seiner Sitzung vom 20. Januar 1999 hat der Grosse Rat dem Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen mit 69 gegen 33 Stimmen zugestimmt.

Referendum

Gegen diesen Beschluss des Grossen Rates wurde das Referendum ergriffen. Es kam mit 2741 gültigen Unterschriften zustande.

Grossratsbeschluss betreffend die kantonale Gesetzesinitiative "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal"

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, beschliesst:

Das von 4102 Stimmberechtigten eingereichte, vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 22. Oktober 1997 dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesene Initiativbegehren für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal ist der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Verwerfung vorzulegen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Basel, den 10. Februar 1999

NAMENS DES GROSSEN RATES

Der Präsident: Dr. Rudolf Grüninger
Der I. Sekretär: Franz Heini

Ablehnung durch den Grossen Rat

An seiner Sitzung vom 10. Februar 1999 hat der Grosse Rat die kantonale Gesetzesinitiative "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal" mit 61 zu 40 Stimmen abgelehnt.

Initiativtext

Kantonale Gesetzesinitiative "für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal"

Gestützt auf § 28 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt verlangen die in Basel-Stadt stimmberechtigten Unterzeichnenden, dass das Gesetz betreffend Einreihung und Entlohnung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kantons Basel-Stadt (Lohngesetz) vom 18. Januar 1995 wie folgt geändert wird:

§ 22 Abs. 2, neuer Text:

Die Anpassung der Ansätze gemäss Abs. 1 erfolgt degressiv ausgehend von 100 Prozent in Lohnklasse 1 bis 8, bis auf 47,5 Prozent in Lohnklasse 28, gemäss Anhang 3. Anhang 3 bildet Gesetzesbestandteil.

Anhang 3 zum Lohngesetz vom 18. Januar 1995:

Lohnklassen	Ausgleich der Teuerung
1	100,00%
2	100,00%
3	100,00%
4	100,00%
5	100,00%
6	100,00%
7	100,00%
8	100,00%
9	99,75% - 0,25%
10	99,25% - 0,50%
11	98,50% - 0,75%
12	97,50% - 1,00%
13	96,25% - 1,25%
14	94,75% - 1,50%

Lohnklassen	Ausgleich der Teuerung
15	93,00% - 1,75%
16	91,00% - 2,00%
17	88,75% - 2,25%
18	86,25% - 2,50%
19	83,50% - 2,75%
20	80,50% - 3,00%
21	77,25% - 3,25%
22	73,75% - 3,50%
23	70,00% - 3,75%
24	66,00% - 4,00%
25	61,75% - 4,25%
26	57,25% - 4,50%
27	52,50% - 4,75%
28	47,50% - 5,00%

An seiner Sitzung vom 17. September 1997 erklärte der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt die Initiative für einen gerechten Teuerungsausgleich beim Staatspersonal für rechtlich zulässig und ergänzte diese Initiative in einem zweiten Beschluss um folgende **Schlussbestimmung**:

Diese Änderung wird am 1. Januar nach Annahme dieses Initiativbegehrens wirksam.

Öffnungszeiten der Wahllokale

Das Stimmrecht darf nur in der Wohngemeinde ausgeübt werden.

Basel, Rathaus

Donnerstag, 10. Juni 1999, von 16.00–20.00 Uhr
Freitag, 11. Juni 1999, von 14.00–19.00 Uhr
Samstag, 12. Juni 1999, von 10.00–17.00 Uhr
Sonntag, 13. Juni 1999, von 08.00–12.00 Uhr

Basel, Bahnhof SBB Dieses Wahllokal hat einen neuen Standort (Konferenzsaal), bitte beachten Sie die Beschilderung

Freitag, 11. Juni 1999, von 14.00–19.00 Uhr
Samstag, 12. Juni 1999, von 10.00–17.00 Uhr
Sonntag, 13. Juni 1999, von 08.00–12.00 Uhr

Basel, übrige Wahllokale

Samstag, 12. Juni 1999, von 15.00–17.00 Uhr
Sonntag, 13. Juni 1999, von 10.00–12.00 Uhr

♿ Alterszentrum Wiesendamm	Wiesendamm 20/22	4057 Basel
♿ Bläsi-Schulhaus	Müllheimerstrasse 94	4057 Basel
♿ Bruderholzschulhaus	Fritz Hauser-Strasse 20	4059 Basel
♿ Don Bosco-Kirche	Eingang Eptingerstrasse	4052 Basel
♿ Gemeindehaus Markus	Kleinriedenstrasse 71	4058 Basel
♿ Gemeindehaus Stephanus	Furkastrasse 12	4054 Basel
♿ Isaak Iselin-Schulhaus	Hagentalerstrasse 46	4055 Basel
♿ St. Johann-Schulhaus	Eingang Spitalstrasse 51	4056 Basel
♿ Thiersteinerschulhaus	Bärschwilstrasse 11	4053 Basel

Riehen

Gemeindehaus

Samstag, 12. Juni 1999, von 10.00–12.00 Uhr und 15.00–17.00 Uhr
Sonntag, 13. Juni 1999, von 10.00–12.00 Uhr

Niederholzschulhaus

Samstag, 12. Juni 1999, von 15.00–17.00 Uhr
Sonntag, 13. Juni 1999, von 10.00–12.00 Uhr

Vorzeitige Stimmabgabe

Mittwoch bis Freitag auf der Gemeindekanzlei während den ordentlichen Öffnungszeiten

Bettingen

Gemeindehaus ♿

Donnerstag, 10. Juni 1999, von 09.00–11.00 Uhr
Freitag, 11. Juni 1999, von 09.00–11.00 Uhr
Samstag, 12. Juni 1999, von 18.00–19.00 Uhr
Sonntag, 13. Juni 1999, von 11.00–12.00 Uhr

Verlust von Abstimmungsunterlagen

Stimmberechtigte, die glaubhaft machen, ihren Stimmrechtsausweis nicht erhalten oder verloren zu haben, können bis spätestens Freitag, 11. Juni 1999, 16.00 Uhr, bei den Einwohnerdiensten Basel-Stadt, Petersgasse 11, bzw. bei den Gemeindeverwaltungen neue Abstimmungsunterlagen beziehen.