

«Der Werkplatz Schweiz wird verteuert»

Initiative «Grüne Wirtschaft» Das Solothurner Nein-Komitee bekämpft das Anliegen grüner und linker Kreise

VON ELISABETH SEIFERT

Grüne Politik im Dienst unserer Umwelt und die Interessen der Wirtschaft – das muss kein Widerspruch sein. Verbindet aber die Volksinitiative «Grüne Wirtschaft» ökologische und ökonomische Anliegen miteinander? Daran scheiden sich die Geister. Davon überzeugt sind die Initianten, also Umweltverbände, Grüne und SP sowie die EVP und die Grünliberalen. Die Wirtschaftsverbände indes sowie FDP, CVP und SVP sehen das anders und bekämpfen die Abstimmungsvorlage vom 25. September vehement. Auch in Solothurn.

An einer Pressekonferenz des Komitees Nein zur Initiative «Grüne Wirtschaft» geisselten Unternehmer und bürgerliche Politiker diese als «rigide» und «diktatorisch». Mit «planwirtschaftlichen Massnahmen» wolle man bewirken, dass die Schweiz bis 2050 ihren Ressourcenverbrauch um 65 Prozent reduziert. Das aber werde den «ohnehin angegriffenen Werkplatz Schweiz weiter einseitig verteuern» und dazu führen, dass Arbeitsplätze ins «umweltschädlichere Ausland» abwandern. Nicht zuletzt würde damit gerade auch die Innovationskraft vieler Schweizer Unternehmen im Umweltbereich stark beeinträchtigt.

Bekanntnis zum Umweltschutz

Namentlich die beiden Unternehmer Roy Nussbaum von der R. Nussbaum AG in Olten sowie Fraisa-Chef Josef Maushart bekannten sich dabei explizit zum Umweltschutz. Maushart betonte, dass er in seinem Unternehmen dank «moderner, smarter Technologie» den

Gegner der «Grünen Wirtschaft» (von links): SVP-Nationalrat Christian Imark, CVP-Ständerat Pirmin Bischof, Roy Nussbaum (R. Nussbaum AG, Olten), Josef Maushart (Fraisa SA, Bellach) und Mark Winkler (FDP-Kantonsrat sowie Präsident des Hauseigentümergebietes Kanton Solothurn). ZVG



Energieverbrauch halbiert habe. Und der promovierte Umweltökonom Roy Nussbaum meinte: «In unserem Familienunternehmen haben wir von 2005 bis 2015 unseren CO₂-Ausstoss um 54 Prozent gesenkt bei gleichzeitiger Umsatzsteigerung von zirka 50 Prozent.» Beide Unternehmer machten dabei deutlich, dass die Wirtschaft für die Entwicklung zukunftsweisender Technologien auf ein wirtschaftspolitisches Umfeld angewiesen ist, das jeder Branche und jedem Unternehmen möglichst grosse Freiheiten gewährt. Die in der Initiative vorgeschlagenen Lenkungsabgaben aber würden die Preise in der

Schweiz und auch die Produktionskosten erhöhen, was eine Auslagerung der Arbeitsplätze zur Folge haben werde, sagte Maushart. Und wer dennoch weiterhin in der Schweiz produziere, dem würden zahlreiche Vorschriften gemacht. «Für die Umsetzung all dieser Massnahmen ist dann der Staat auf mehr Geld und Personal angewiesen», ergänzte Roy Nussbaum, wodurch die Verwaltung aufgebläht werde.

Nicht die Initiative «Grüne Wirtschaft» sei der Weg für die Schweiz, unterstrich der Fraisa-Chef, sondern vielmehr die Energiestrategie 2050 des Bundesrates, die das Parlament weiterentwickelt hat.

Dabei handle es sich um eine «geeignete und wirtschaftsverträgliche Form», um den Energieverbrauch zu senken.

Kantone haben nichts zu sagen

«Die Initiative will zu viel in zu kurzer Zeit», zitierte CVP-Ständerat Pirmin Bischof Bundesrätin und Parteikollegin Doris Leuthard. Die dafür nötigen «radikalen Massnahmen» führen zum Aufbau einer «erheblichen Bundesbürokratie», sagte Bischof. Und zudem müssten die Kantone und Gemeinden, welche die örtlichen Verhältnisse viel besser kennen, diese Massnahmen einfach umsetzen. SVP-Nationalrat Christi-

an Imark zweifelte an den Absichten der Initianten. «In Tat und Wahrheit geht es ihnen nicht um die Umwelt, sondern um einen neuen Verteilungskampf.» Es gehe darum, die freie Wirtschaft und den internationalen Handel «nach dem Gusto linker Ideologie kaputt-zuregulieren». Die zu erwartenden Lenkungsabgaben hätten auch Einfluss auf das künftige Bauen und Wohnen in der Schweiz, gab Mark Winkler zu bedenken, FDP-Kantonsrat und Präsident des Solothurner Hauseigentümergebietes. «Steigende Preise für Strom, Heizen und Wasser verteuern das Wohnen für die ganze Bevölkerung.»



Der Flachbau (gegen Westen) wird Anfang Oktober im Rohbau fertig sein. PETER BROTSCHI

Neubau Bürgerspital Solothurn

Baufortschritt: Mehrere Lichthöfe sind gut erkennbar

Die Bauarbeiter der Firma Strabag AG arbeiten derzeit am zweiten Obergeschoss des neuen Betten- und Behandlungstraktes. «Anfang Oktober wird der zweigeschossige Flachbau für den Behandlungstrakt im Rohbau fertiggestellt sein», sagte Gesamtprojektleiter Alfredo Pergola auf Anfrage. Aus der Vogel-

perspektive gut sichtbar sind der Doppellichthof im Flachbau sowie die beiden Lichthöfe im Bettenstrakt. «Wir sind mit den Arbeiten weiterhin voll im Zeitplan», freut sich Pergola. Die Baumeisterarbeiten starteten vor rund einem Jahr. Im Frühling 2017 soll der gesamte Spital-Rohbau abgeschlossen sein. (ESF)

GASTKOLUMNE zu flexiblen Arbeitsmodellen und dem Verkehrskollaps

«Work Smart» und die Erreichbarkeit bleibt Trumpf!

Ist es nicht jeden Morgen eine Freude, die SRF-Verkehrsmeldung zu hören: «... in der Region Bern-Solothurn Stau auf mehreren Abschnitten zwischen der Verzweigung Härkingen ...» Für berufstätige Autofahrer in den Stosszeiten eine enorme Belastungsprobe. Vor allem in den aktuellen Sommermonaten – in der Hochsaison für Strassenunterhalt und -ausbau – droht der Verkehrskollaps. Leider ist die Situation der total überlasteten Verkehrsinfrastruktur nicht nur auf der Strasse ein Problem, auch im öffentlichen Verkehr wird es jeden Morgen und Abend enger und enger. Gemäss einer aktuellen Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung kann damit gerechnet werden, dass bis 2040 51% mehr Personenkilometer alleine mit ÖV gefahren werden.

Die sehr gute Lage am Knotenpunkt A1/A2 ist der grosse Standortvorteil des Kantons Solothurn. Ein gut funktionierendes und nicht überlastetes Verkehrssystem ist ein essenzieller Faktor für den Wirtschaftsstandort Solothurn. Aber unser Trumpf, die gute Erreichbarkeit, droht in Anbetracht der permanenten Überlastung verloren zu gehen! Ein stetiger Ausbau des Angebots scheint die Lösung zu sein. Noch mehr Spuren, noch mehr Strassen, noch höhere Takte im öffentlichen Verkehr, noch mehr Züge, noch mehr CO₂-Ausstoss, um die Stosszeiten (!) zu bewältigen. Doch ist diese Lösung nachhaltig? Sollten wir nicht besser über die Einführung von neuen Arbeitsformen und Mobilitätskonzepten, welche den Verkehr besser verteilen und damit die problematischen Spitzzeiten entlasten, nachdenken? Vorreitermodelle sind bereits auf dem Markt: Seit mehr als einem Jahr läuft die «Work Smart Initiative» in der Schweiz



Sarah Koch

Die Autorin ist Leiterin der Wirtschaftsförderung des Kantons Solothurn.

und wird von den grossen Arbeitgebern wie SBB, die Mobiliar, die Post oder Swisscom getragen. «Work Smart» hat sich zum Ziel gesetzt, flexible Arbeitsformen aktiv zu fördern. Sie möchte die Transformation der Schweizer Wirtschaft vorantreiben und Unternehmen und Institutionen bei der Umsetzung von flexiblen Arbeitsformen besser unterstützen.

Denn heute muss die Arbeit immer weniger ausschliesslich im Büro und zu fixen Zeiten erledigt werden. Mitarbeitende können zu Hause oder unterwegs auf ihre Unterlagen zugreifen oder sich in Meetings und Videokonferenzen einwählen. Eine Arbeitsplatz-Präsenz von 7 Uhr morgens bis 17 Uhr abends ist ein Modell, das definitiv in einigen Branchen und Betrieben überholt ist. Sehr viele Arbeitnehmer könnten von überall her arbeiten, wie z.B. an einem unternehmensunabhängigen Arbeitsort. Bereits an mehreren Standorten im

Kanton Solothurn gibt es diese Arbeitsorte schon, die sogenannten «Co-working» Arbeitsplätze. Zu Deutsch: gemeinsam arbeiten. Im Klartext bedeutet dies, gleicher Drucker, gleiches Sitzungszimmer, gleiche Sekretärin, dieselbe Kaffeemaschine für unterschiedliche Arbeitnehmer von unterschiedlichen Firmen. Wahlweise für eine Stunde, einen Tag, eine Woche, einen Monat, ein Jahr. Diese Arbeitsplätze bringen natürlich nur etwas, wenn sie innerhalb kurzer Zeit vom Wohnort erreichbar sind. Zur Unterstützung und Realisierung der «Work Smart Initiative» will die Partnerorganisation namens «VillageOffice» ein Netzwerk von solch flexiblen Arbeitsplätzen in Stadt und Land flächendeckend in der Schweiz aufbauen. Der Arbeitsplatz soll dabei innerhalb von 15 Minuten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad vom Wohnort her erreichbar sein. Im Gegensatz zum Homeoffice sollen die Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen über die Branchen und Unternehmensgrenzen hinweg gemeinsam arbeiten. Dies zieht weitere Vorteile mit sich: Nicht mehr genutzte Flächen könnten damit eine Neubelebung erfahren. Sogenannte Schlafgemeinden könnten sich neu positionieren.

Mögen die neuen Arbeitsformen zwar noch Stirnrundeln erzeugen, stellen sie für die junge Generation bereits eine Selbstverständlichkeit dar. Flexible und ortsunabhängige Arbeitsformen bieten neue Chancen, aber auch neue Herausforderungen für Unternehmen. In Bezug auf die steigende Verkehrsüberlastung stellen Work-Smart-Modelle sicherlich einen guten Ansatz dar, um eine gleichmässiger Auslastung von Schiene und Strasse zu erreichen. Verspielen wir unseren Trumpf der Erreichbarkeit nicht und denken weiter.