

8. Sitzung

Mittwoch, 1. Juli 2009, 8.30 Uhr
im Kantonsratssaal

Vorsitz: Christine Bigolin Ziörjen, SP, Präsidentin
Protokollführung: Fritz Brechbühl, Ratssekretär
Redaktion: Gertrud Lutz Zaman, Bern

Anwesend sind 92 Mitglieder. Abwesend mit Entschuldigung: Büttiker Hans, Kohli Alexander, Meister Silvia, Riss Andreas, Ruf Andreas, Schneider Markus, Thalmann Christian, von Felten Claudio. (8)

DG 113/2009

Begrüssung und Mitteilungen der Kantonsratspräsidentin

Christine Bigolin Ziörjen, SP, Präsidentin. Liebe Anwesende, ich begrüsse Sie herzlich zum dritten Sitzungstag dieser Session. Ich habe die schmerzliche Pflicht, Ihnen mitzuteilen, dass gestern Abend Herr Ständerat Ernst Leuenberger, geboren am 18. Januar 1945, an seiner schweren Krankheit verstorben ist. Mit Ständerat Ernst Leuenberger verlieren der Kanton Solothurn und die Schweizerische Eidgenossenschaft einen der profiliertesten und herausragendsten Politiker. Über Jahrzehnte hat er die politische Debatte im Kanton Solothurn und in der Eidgenossenschaft massgeblich mitgeprägt. Mit viel Engagement, Sachverstand und mit starker Stimme hat er von 1983 bis 1999 im Nationalrat und anschliessend im Ständerat die Interessen des Standes Solothurn im Bundeshaus vertreten. Sein Herz hat immer links geschlagen und immer für die Benachteiligten und Schwachen in unserer Gesellschaft. Ihnen allen hat er mit seiner Kraft und seiner Begeisterung für die öffentliche Sache Hoffnung, Zuversicht und Selbstvertrauen gegeben. Unser tief empfundenes Mitgefühl gilt seiner Familie; sie verliert einen liebevollen Ehemann, Vater und Grossvater. Unser Mitgefühl gilt aber auch der Sozialdemokratischen Partei des Kantons Solothurn und der Schweiz und auch der Gewerkschaftsbewegung des Kantons Solothurn und der Schweiz. Sie verlieren eine prägende und motivierende Persönlichkeit und einen verlässlichen Freund. Ich bitte Sie, sich im Andenken an Ständerat Ernst Leuenberger und mit guten Gedanken an seine Familie von den Sitzen zu erheben. – Danke.

Zwei Mitteilungen: Der Auftrag 44/2004 der Fraktion SP «Effiziente Bekämpfung der Kinderarmut» ist zurückgezogen und kann von der Geschäftsliste gestrichen werden. – Die Anmeldefrist für den Kantonsratsausflug geht heute zu Ende. Es gibt noch in allen Gruppen freie Plätze. Bitte melden Sie sich noch an, falls Sie es nicht schon getan haben.

SGB 77/2009

Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege und Bericht über die Amtschreibereien 2008

Es liegen vor:

- a) I. Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege; II. Bericht über die Geschäftsführung der Amtschreibereien vom 18. März 2009.

b) Zustimmender Antrag der Justizkommission vom 28. Mai 2009.

Eintretensfrage

Christine Bigolin Ziörjen, SP, Präsidentin. Zu diesem Geschäft begrüsse ich den Präsidenten des Obergerichts, Hans-Peter Marti.

Konrad Imbach, CVP, Präsident der Justizkommission. Die Justizkommission hat sich am 28. Mai durch den Präsidenten der Gerichtsverwaltungscommission, Herrn Obergerichter Marti, informieren lassen. Die Gerichte haben im vergangenen Jahr zum ersten Mal mit einem Globalbudget und Leistungsvereinbarungen gearbeitet. Indikatoren waren in erster Linie Erledigungsquotienten und Vorgaben zur Erledigungsdauer. Im Bericht sind diese Quotienten sehr gut beschrieben. Zudem sind, auf Wunsch der Justizkommission, Rechtsmittelstatistiken erhoben worden. Allerdings ist es schwierig, anhand der Rechtsmittel über die Qualität der Gerichte zu urteilen. In den Gerichten wurden allgemein Pendenzen abgebaut. Durch Personalverstärkungen, vor allem im Haftgericht, konnten Pendenzen im Richteramt Thal-Gäu abgebaut werden. Wie aus dem Geschäftsbericht hervorgeht, haben in der Rechnung in zwei Fällen Entschädigungen an Freigesprochene in der Höhe von 1,8 Mio. Franken zu Buche geschlagen, was zu einer Budgetüberschreitung von 1,13 Mio. Franken führte. Die JUKO begrüsst es, wenn im Rahmen des Budgetprozesses die Finanzgrössen separat aufgeführt werden. Überspitzt gesagt: Im Interesse der Budgetkonformität dürfte eigentlich niemand freigesprochen werden! Eine Umfrage im Rahmen der Qualitätssicherung zur Zufriedenheit in den Gerichten – angefragt wurden die Anwälte – hat ein erfreuliches Bild ergeben. Im Bereich der Verfahrensdauer gibt es aber noch Handlungsbedarf.

Im Geschäftsbericht wie auch im Rapport durch Herrn Marti wird auf die Zukunft hingewiesen. Ab 2011 tritt die Eidgenössische Prozessordnung in Kraft. Damit wird sich die Verhandlungsdauer verzweigen oder gar verdreifachen. Im Wesentlichen ist es die Protokollführung, die komplexer und komplizierter wird; die Fragen und Antworten müssen während der Gerichtsverhandlung direkt protokolliert, gelesen und unterschrieben werden. Dieser Mehraufwand ist mit rund 4 Mio. Franken prognostiziert. Mit der neuen Prozessordnung müssen die Prozessabläufe überprüft und angepasst werden. In diesem Zusammenhang wird auch der Übergang zu Linux programmiert.

Die Justizkommission dankt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Gerichte und der Amtschreibereien für ihre sehr gute Arbeit. Die Justizkommission hat den Bericht einstimmig verabschiedet. Die Fraktion CVP/EVP/glp schliesst sich dem JUKO-Entscheid einstimmig an.

Jean-Pierre Summ, SP. Konrad Imbach hat die wichtigsten Punkte des Berichts erwähnt. Auch die SP-Fraktion dankt den Gerichten für die Arbeit im Dienste des Volks. Wir sind im Prinzip froh um die neuen Quotienten, die über die Erledigungen Auskunft geben. Wichtig ist, dass die Verfahren möglichst schnell und effizient durchgezogen werden; das sind die Gerichte den Bürgern schuldig. Uns dünkt auch gut, dass die Gerichtskommission vor allem die alten hängigen Fälle immer wieder beurteilt, so dass die Verjährungsfristen eingehalten werden. Wir stimmen dem Bericht zu.

Rosmarie Heiniger, FdP. Im Namen der Fraktion FdP danke ich den Gerichten herzlich für ihre Arbeit. Unsere Fraktion wird dem Bericht einstimmig zustimmen.

Hans-Peter Marti, Präsident des Obergerichts. Ich danke herzlich für die gute Aufnahme unseres Rechenschaftsberichts. Es ist ein gutes Zeichen, wenn ein Geschäft nicht viel zu reden gibt. Deshalb will ich nicht künstlich verlängern. Trotzdem noch ein Wort: Es ist tatsächlich so, dass die Verfahrensdauer uns nach wie vor am meisten beschäftigt. Wir arbeiten daran, so etwa mit Vorgaben zuhänden der Gerichte. Ein weiteres Ziel ist, die länger hängigen Geschäfte aktiv zu bewirtschaften, damit wir bereit sind, wenn ab 2011 andere Belastungen auf uns zukommen werden. Ihren Dank werde ich gerne an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterleiten.

Abstimmung

Für Genehmigung des Rechenschaftsberichts

Grosse Mehrheit (Einstimmigkeit)

RG 91/2009

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öV-Gesetz)/Verordnung über die Organisation und Finanzierung der Schülertransporte (Schülertransportverordnung)

Es liegen vor:

- a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrats vom 4. Mai 2009 (siehe Beilage).
- b) Zustimmender Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 28. Mai 2009 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.
- c) Zustimmender Antrag der Finanzkommission vom 10. Juni 2009 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Heinz Glauser, SP, Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Mit dieser Gesetzesänderung beschliessen wir heute die bereits im Jahr 2004 und 2007 angekündigten Anpassungen aufgrund des NFA und der im letzten Jahr gescheiterten Bahnreform 2. Bei der Verabschiedung des Grobkonzepts zur Umsetzung des NFA wurde im Jahr 2004 angekündigt, dass allenfalls eine Revision des Kostenschlüssels im ö-Gesetz vorzunehmen sei, wenn sich zeigen sollte, dass die Gemeinden durch die Reform mit höheren Beiträgen konfrontiert würden. Bei der Revision des ö-Gesetzes am 28. August 2007 wurden die Kostenanteile auf 45 Prozent Gemeinden und 55 Prozent Kanton ohne Berücksichtigung des NFA korrigiert. Damit wurde ein Teil der Mehrbelastung der Gemeinden aufgrund des Mittelschulgesetzes kompensiert. Anlässlich der gesetzlichen Anpassungsarbeiten an die Neugestaltung des Finanzausgleichs und die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen ging man davon aus, dass der NFA den Kanton und den Gemeinden bei der Finanzierung des öV zwar mehr belasten, die geplante Bahnreform 2 aber gleichzeitig Kanton und Gemeinden wieder entlasten würde. Nach dem Scheitern der Bahnreform 2 wird jetzt eine Senkung des Anteils der Einwohnergemeinden an die Kosten des öV von 45 Prozent auf 37 Prozent beantragt, was den Kanton jährlich neu mit 8,1 Mio. Franken belastet. Ein Hauptgrund ist der, dass der Bund im Zuge von NFA seine Beiträge an die Kosten des Regionalverkehrs reduziert hat. Im Gegenzug lässt der Bund den Kantonen mehr nicht zweckgebundene Mittel zukommen, von denen aber die Gemeinden nicht profitieren können. Mit der Senkung des Gemeindeanteils an den Kosten des öV wird das politische Versprechen eingelöst, dass die Gemeinden durch die Auswirkungen des NFA nicht stärker belastet werden sollen.

Der zweite Teil der Botschaft betrifft die Kosten für den Schülertransport. Mit der Revision des öV-Gesetzes im Jahr 2007 wurde der Schülerverkehr neu geregelt. Bei der Erarbeitung der Ausführungsverordnung hat sich gezeigt, dass die Aufteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden eine unerwünschte Mehrbelastung für die Zentrumsgemeinden mit einem hohen öV-Angebot und gleichzeitig weniger Schülerverkehr bringen würde. Es wurden verschiedene Möglichkeiten für Verteilschlüssel diskutiert, aber keine optimale Lösung gefunden. Deshalb wird uns beantragt, die anfallenden Kosten von rund 800'000 Franken vollständig dem Kanton zu übertragen. Bis heute sind vom Kanton 1,2 Mio. Franken für den Schülertransport eingesetzt worden; neu wären es rund 2 Millionen.

Für die zwei Teile der Botschaft wurden Vernehmlassungen durchgeführt und dabei der Revision des öV-Gesetzes mehrheitlich zugestimmt – den Volksauftrag «für eine auftragsgerechte Finanzierung der Behindertentransportdienste» haben wir letzte Woche behandelt. Die ändern Vernehmlassungsantworten betrafen die Schülertransportverordnung, die wir heute gar nicht diskutieren können. Ohne Einspruch des Kantonsrats wird die Schülertransportverordnung rückwirkend auf den 1. Januar 2009 in Kraft gesetzt.

In der UMBAWIKO wurden von zwei Seiten Bedenken geäussert, dass in einzelnen Gemeinden durch die Entlastung im öV eventuell Begehrlichkeiten für weitere öV-Erschliessungen geweckt werden könnten. Tatsache ist aber, dass im Zuge der NFA-Anpassungen vom Bund in Zukunft weniger Mittel in den öV fließen werden. Somit müssen wir die Kostenanteile für die Gemeinden korrigieren. Über die Schülertransportverordnung können wir, wie erwähnt, nicht diskutieren. Hingegen steht uns das Vetorecht zu. In der UMBAWIKO wurde Eintreten auf die Vorlage stillschweigend beschlossen und dem Beschlussesentwurf einstimmig zugestimmt.

Daniel Mackuth, CVP. Es gibt von unserer Seite nicht mehr viel anzufügen. Die Fraktion CVP/EVP/glp unterstützt den vorgeschlagenen Weg und stimmt der Änderung des öV-Gesetzes und der Verordnung über Organisation und Finanzierung der Schülertransporte zu.

Fabian Müller, SP. Man hat im Vorfeld den Gemeinden versprochen, dass sie durch den NFA nicht schlechter fahren als vorher. Die SP-Fraktion ist zufrieden, dass der Kanton bereit ist, die Verantwortung zu übernehmen und das Versprechen einzulösen. Im Zusammenhang mit einer sinnvollen Umwelt- und Klimapolitik und um das Umsteigen auf den öV noch attraktiver zu machen, sollte der Kanton seine Verantwortung und Führung im öV noch weiter ausbauen und die Gemeinden noch mehr entlasten. Weiter unterstützt die SP-Fraktion die Übernahme der Schülertransportkosten durch den Kanton. Als Fraktion, die klar für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einsteht, fordern wir, dass der Kanton Solothurn alles unternimmt, um den öV noch attraktiver und für die Gemeinden und Benutzer finanziell noch interessanter zu gestalten. Die SP-Fraktion wird auf das Geschäft eintreten und es unterstützen.

Irene Froelicher, FdP. Die FdP stimmt der Vorlage zu. Mit der Änderung des Kostenverteilers zwischen Kanton und Gemeinden löst die Regierung wie gehört ein Versprechen ein, wonach die Gemeinden durch den NFA finanziell nicht stärker belastet werden sollen. Wir begrüßen das, machen aber darauf aufmerksam, dass damit wohl die Grenze erreicht ist. Wir befürchten nämlich, dass die Begehrlichkeiten der Gemeinden stärker wachsen könnten, wenn der Kostenverteiler künftig noch mehr zu ihren Gunsten verschoben würde. Der öV ist ein wichtiger Pfeiler der Verkehrspolitik, aber der Ausbau muss moderat sein, und es kann nicht alles Wünschbare erfüllt werden.

Auch den zweiten Teil der Vorlage, die Integration der Schülertransporte ins öV-Gesetz, unterstützen wir. Obwohl der Kanton damit mit rund 800'000 Franken mehr belastet wird, ist es sinnvoll, dass nicht wieder eine Mischfinanzierung eingeführt wird. Solche haben wir schon genug. Die Prüfung der verschiedenen Varianten hat klar gezeigt, dass es sinnvoller ist, wenn der Kanton die Kosten übernimmt. Wir hoffen, dass es mit den Änderungen, die im Moment in der Schulhauslandschaft stattfinden, gelingt, noch vermehrt Synergien zwischen den Ansprüchen der Schülertransporte und dem öV zu schaffen. Die in der Vorlage dargelegten Verfahren, Zuständigkeiten und Regelungen scheinen uns tauglich zu sein. Wir hoffen aber, dass die vorliegende Definition der Zumutbarkeit soweit als möglich restriktiv gehandhabt wird.

Barbara Wyss Flück, Grüne. Wir haben heute einige Traktanden zum Thema öffentlicher Verkehr auf der Traktandenliste, umstrittenere und weniger umstrittene. Die Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr gehört sicher zur zweiten Kategorie. Die Anpassungen als Folge des NFA sind richtig, und der neue Kostenverteiler stellt einen Vorschlag dar, der für die Gemeinden und den Kanton als einvernehmliche Lösung eingestuft werden kann, ganz im Zeichen für den öffentlichen Verkehr steht und somit unsere volle Unterstützung verdient. Auch die Integration der Schülertransporte in das öV-Gesetz genießt unsere volle Unterstützung. Wir sind überzeugt, dass das letztlich gewählte Modell, auch wenn der Kanton voll zur Kasse gebeten wird, die richtige Lösung darstellt. Mischfinanzierungen sind soweit wie möglich zu verhindern.

Absolut falsch erachten wir es, Detailfragen, wie zum Beispiel die Kriterien zur Überprüfung der Zumutbarkeit des Schulwegs oder die Entschädigung von Mofa-Kosten, zum Politikum werden zu lassen und damit eine gute Vorlage zu zerstückeln. Wir Grünen sind überzeugt, es braucht pragmatische Lösungen, gerade in der Töfflifrage. Wenn wir uns da zu sturer Paragrafenreiterei herablassen, werden gute Lösungen schwieriger und letztlich ganz sicher teurer. Der Kanton Solothurn hat verschiedene Siedlungsstrukturen; auch abgelegene Höfe wie zum Beispiel die Jurahöfe sollen bewirtschaftet und belebt bleiben. Die Schülertransportverordnung bietet auch in dieser Hinsicht eine gute Lösung und das jährlich vorzulegende Schülertransportkonzept der Schulträger steht für eine den örtlichen Begebenheiten angepasste Lösung. – Die Grüne Fraktion stimmt dem Antrag des Regierungsrats überzeugt zu.

Rolf Sommer, SVP. Man kann die Vorlage in drei Teile teilen: NFA-Auswirkungen, Kostenflüsse zwischen Gemeinden und Kanton und weiterer Ausbau des öV. Zu den NFA-Auswirkungen. Der Bund reduziert die Bundesbeiträge an die Kosten des Regionalverkehrs auf 50 Prozent, was für den Kanton Solothurn rund 1,8 Mio. Franken ausmacht. Durch das Scheitern der Bahnreform 2 werden die Gemeinden stärker belastet. Aber im Grundsatzbeschluss vom Oktober 2004 zum Mittelschulgesetz wurde festgehalten, dass die Gemeinden nicht an den öV zahlen müssen. Zum Kostenschlüssel. Weil der Kanton mehr NFA-Gelder erhält, wird der Lastenausgleich angepasst. Der Kantonsanteil steigt von 55 auf 63 Prozent und der Gemeindeanteil sinkt von 45 auf 37 Prozent. Nach dem heutigen Verteilschlüssel würden die Zentrumsgemeinden durch den Ausbau des Schülertransports mehr belastet, geht doch die Abrechnung nach der Anzahl Haltestellen. Sie profitieren aber nicht direkt vom Schülertransport. Deshalb übernimmt

der Kanton die gesamten Kosten. Zum weiteren Ausbau des öV beschränken wir uns auf ein Thema: Mofa und Elterntransporte. Was ist eigentlich los in unserer heutigen Gesellschaft? Man wohnt irgendwo, am liebsten ungestört, und stellt Ansprüche an die Allgemeinheit. Mofa und Elterntransporte werden bezahlt, weil das Bundesgesetz das vorschreibt. Was hat man früher gemacht? Eltern und Kinder wussten, wo sie wohnen und wo sich die Schule befindet, und haben sich darauf eingestellt. Die Kinder gingen rechtzeitig zur Schule – für einzelne war der Schulweg mehr als eine Stunde. Die Eltern aber organisierten, dass die Kinder am Mittag bei Bekannten oder Verwandten waren. Heute zahlt man ein Mofa und den Eltern-Schülertransport. Was hat man davon? Die Kinder werden überall dicker und alle übrigen Steuerzahler zahlen. Die SVP stimmt dem Gesetz einstimmig zu.

Annekäthi Schluep-Bieri, FdP. Letzten Mittwochabend fand in Schnottwil die denkwürdige Gemeindeversammlung statt, an der endlich der Beitritt zum Schulmodell 3a beschlossen wurde. In der Diskussion war die Sicherheit in den Postautos des Schülertransports erneut ein grosses Thema. Weil ich es in der Verordnung nirgends finde, möchte ich speziell darauf hinweisen. Bekanntlich müssen die Schüler in den Postautos des Schülertransports nicht angegurtet sein. In der Verordnung des Kantons Waadt hingegen müssen die Schüler bis zur 3. oder 4. Klasse angegurtet sein. Hat sich die Regierung darüber bereits Gedanken gemacht und ist etwas vorgesehen? Das würde, und zwar nicht nur in unserem Dorf, die Eltern beruhigen und zur Entkrampfung beitragen, gerade auch im Hinblick auf anstehende Schulzusammenlegungen.

Thomas Eberhard, SVP. Mit der Änderung im öV-Gesetz werden die Schülertransporte geregelt und die Kosten vom Kanton übernommen. Wir nehmen dies mit Befriedigung zur Kenntnis. Mit der zunehmenden Zentralisierung der Schulkreise wird den Gemeinden auch politisch gesehen immer mehr der Gemeindeautonomie weggenommen. Man macht neue Primarschulstandorte, und der Kanton gewährleistet die Transporte. Aber was passiert? Man fährt vom einen Bezirksende zum andern und umgekehrt, und da muss man sich natürlich schon fragen, ob es mit den Schülertransporten in die richtige Richtung gehe. Es ist folgerichtig, dass die Kosten vom Kanton getragen werden. Es gibt aber weitere Bereiche, wie Frau Schluep-Bieri vorhin gesagt hat, und zwar den Bereich der Sicherheit. Einige Busse und Cars haben heute Sicherheitsgurten, andere nicht. Wie wollen Sie in einem Bus mit Erst- und Zweitklässlern die Sicherheit gewährleisten, wenn es zu einem brusken Bremsen kommt? Ich bitte, dies in der Verordnung entsprechend zu berücksichtigen.

Ulrich Bucher, SP. Auf dieses Votum muss ich antworten. Es ist eben gerade sinnvoll, dass die Schulbauten an den Bezirksgrenzen liegen: Es ist nämlich bedeutend billiger, wenn man mit einem Bus eine Linie fahren kann, als wenn fünf Busse spinnnetzartig auf einen zentralen Punkt fahren müssen. Das ist nicht zuletzt der Grund, weshalb man zu dieser Lösung gekommen ist.

Walter Straumann, Vorsteher des Bau- und Justizdepartements. Das Geschäft ist weitgehend unbestritten, und dafür danke ich. Bei der betrieblichen Gestaltung der Schülertransporte hat man tatsächlich die wirtschaftlichen und andere Gegebenheiten so gut wie möglich berücksichtigt. Am besten ist dies wohl im Bucheggberg gelungen, wo man eine fast kostenneutrale Lösung gefunden hat, mit der alle Schulstandorte gut bedient werden können. Die Frage von Frau Schluep-Bieri betreffend Sicherheit kann ich nicht abschliessend beantworten; ich bin aber dankbar für den Hinweis. In der Regierung haben wir darüber noch nicht diskutiert, ich kann mir auch nicht vorstellen, dies in der Verordnung zu regeln, wäre es doch eine Art Verkehrsregel, wofür wir nicht zuständig sind. Hingegen kann ich mir vorstellen, mit den Verantwortlichen der Busgesellschaften im Rahmen der Leistungsvereinbarungen Lösungen zur Erhöhung der Sicherheit zu treffen.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress, I., II., III.

Angenommen

Kein Rückkommen

Schlussabstimmung

Für Annahme des Beschlussesentwurfs (Quorum 59)

87 Stimmen

Dagegen

0 Stimmen

Der bereinigte Kantonsratsbeschluss lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 71 und Artikel 120 der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrats vom 4. Mai 2009 (RRB Nr. 2009/755), beschliesst:

I.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 wird wie folgt geändert:

§ 9 Absatz 3 lautet neu:

³ Der Kanton trägt die Kosten der Schulträger für den Transport der Besucher von Volksschulen und Kindergärten, sofern der Weg weit oder beschwerlich ist. Einzelheiten regelt der Regierungsrat durch Verordnung.

§ 10 Absatz 1 lautet neu:

¹ Soweit der Kanton nach § 9 Absatz 1 finanzielle Leistungen aus allgemeinen Staatsmitteln erbringt, haben die Einwohnergemeinden zusammen 37% der nicht vom Bund, von Nachbarkantonen oder von weiteren Interessierten gedeckten Aufwendungen und Ausgaben zu übernehmen.

§ 10. Als Absatz 6 wird angefügt:

⁶ Der Kanton trägt die Kosten für Schülertransporte.

Als § 13^{bis} wird eingefügt:

§ 13^{bis}. Schulträger

Der Schulträger entscheidet über die Kostenübernahme des Schülertransports im Einzelfall.

§ 15 lautet neu:

§ 15. Rechtsweg

¹ Gegen Verfügungen von Schulträgern kann innert 10 Tagen beim Bau- und Justizdepartement und gegen dessen Entscheid innerhalb der gleichen Frist beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

² Gegen andere Verfügungen des Bau- und Justizdepartementes kann innert 10 Tagen beim Regierungsrat Beschwerde geführt werden.

II.

Die Änderung von § 10 Absatz 1 tritt rückwirkend auf den 1. Januar 2008 in Kraft. Die übrigen Änderungen treten rückwirkend auf den 1. Januar 2009 in Kraft.

SGB 107/2009

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» (Erfolgsrechnung); Produktgruppenziele und Verpflichtungskredit für die Jahre 2010 bis 2011

Es liegen vor:

a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrats vom 12. Mai 2009; der Beschlussesentwurf lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 74 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986 (KV), gestützt auf § 19 Absatz 1 und § 20 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G), § 3 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (öV-Gesetz), § 5 Absatz 3 öV-Gesetz, § 6 Absatz 1 öV-Gesetz und § 48 Volksschulgesetz vom 14. September 1969, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrats vom 12. Mai 2009 (2009/812), beschliesst:

1. Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» der Erfolgsrechnung werden für die Jahre 2010 bis 2011 folgende Produktgruppenziele festgelegt:

- 1.1. Produktgruppe 1: Öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr
- 1.2. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

- 1.3. Verminderung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs
 - 1.4. Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel .
 2. Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» der Erfolgsrechnung wird als Saldovorgabe für die Jahre 2010 bis 2011 ein Verpflichtungskredit von 73'752'000 Franken beschlossen.
 3. Der Verpflichtungskredit für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» (Erfolgsrechnung) wird bei einer vom Regierungsrat beschlossenen Lohnanpassung gemäss § 17 des Gesamtarbeitsvertrages vom 25. Oktober 2004 (GAV) angepasst.
 4. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
- b) Zustimmender Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 28. Mai 2009 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.
- c) Zustimmender Antrag der Finanzkommission vom 10. Juni 2009 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Heinz Glauser, SP, Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Gegenstand dieser Globalbudgetvorlage ist die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen des Kantons an die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, an die Tarifverbände und für die Subventionierung der Schülertransporte. Das Globalbudget wird dem Rat alle zwei Jahre vorgelegt, weil grössere Änderungen im Fahrplanwechsel alle zwei Jahre erfolgen und somit die Zahlen neu aufeinander abgestimmt werden müssen. Dieses Globalbudget umfasst die Fahrplanperiode 2010/2011. Das Mehrjahresprogramm 2010–2011 baut auf dem bisherigen, bewährten Angebot auf und soll mit wichtigen zusätzlichen Modulen ergänzt werden. Insbesondere Busoptimierungen in den Räumen Olten-Gösgen-Gäu und in Grenchen sind dieses Mal ganz grosse Brocken. Dem bisherigen Grundangebot entstehen gegenüber der Vorperiode Mehrkosten aufgrund der Tatsache, dass der Bund Entschädigungen im Regionalverkehr anders regelt. Die Trassengebühren beim ÖBB werden nicht mehr mitfinanziert; der Regionalexpress Solothurn–Grenchen wird ebenfalls nicht mehr vom Bund mitfinanziert und auch Strompreiserhöhungen müssen bezahlt werden. Durch all dies fallen dem Kanton jährliche Mehrkosten von rund 900'000 Franken an. Gleichzeitig sollen bisherige Versuchsbetriebe zum Teil in das Grundangebot übernommen werden, zum Beispiel Solothurn Sonnenpark, Verlängerung der Linie 19 Grenchen–Selzach–Lommiswil. Der Ortsbus Däniken soll im Jahr 2011 ins Grundangebot aufgenommen werden, allerdings nur dann, wenn die entsprechenden Kennzahlen, insbesondere der Kostendeckungsgrad, erreicht wird.

Wie erwähnt, ist ein grosser Brocken die Busoptimierung Olten-Gösgen-Gäu. Riesige Veränderungen werden vorgeschlagen. Das optimierte Busangebot verbessert die Verkehrsverhältnisse im Raum Oensingen-Aarau. In der Vernehmlassung wurde dieses Buskonzept fast durchwegs begrüsst. Mit diesem neuen Buskonzept erhofft sich die Regierung einen gleichen Erfolg wie im bereits umgesetzten Buskonzept in Solothurn, wo 15 Prozent mehr Reisende gezahlt werden, das heisst, pro Tag nutzen rund 1800 Personen mehr die Busangebote. Auch der Verbesserung des Busangebots in Grenchen wurde in der Vernehmlassung mehrheitlich zugestimmt. Im Weiteren stimmen wir hoffentlich auch der Verlängerung der Linie 68 von Ettingen nach Aesch sowie den Linienanpassungen im Bucheggberg zu. Nach Paragraph 5 Absatz 3 ÖV-Gesetz soll neu ein Versuchsbetrieb mit einem Ortsbus Himmelried eingeführt, der Ortsbus Bettlach hingegen am Wochenende eingestellt werden.

Während der Laufzeit des Mehrjahresprogramms 2010–2011 wird es bei den Schülertransporten wesentliche Veränderungen geben. Mit der soeben vollzogenen Gesetzesrevision haben wir die vollständige Übernahme der Kosten beschlossen. Mit der laufenden Bereinigung der Schulstrukturen werden mehr Schulkinder transportiert werden müssen, was ebenfalls zu Mehrkosten führen wird. Gleichzeitig werden mit der Einführung neuer Buskonzepte in Olten, Grenchen und im Bucheggberg mit den eingesparten Schülertransporten schätzungsweise rund 100'000 Franken im Jahr 2010 und 200'000 Franken im Jahr 2011 eingespart.

Die UMBAWIKO hat das Globalbudget eingehend diskutiert. Wir sind uns der begründeten Mehrkosten bewusst und haben dem Beschlussesentwurf mit 12 gegen 3 Stimmen zugestimmt. Wir hoffen, dass auch Sie dem Beschlussesentwurf zustimmen werden.

Ernst Zingg, FdP, Sprecher der Finanzkommission. Heinz Glauser hat die technische Seite des Geschäfts beleuchtet, ich versuche nun, ein paar Punkte zu erläutern, die in der Finanzkommission ein Thema waren. Die FIKO hat nicht das bisherige Grundangebot diskutiert; das war unbestritten. Die Agglomeration soll insbesondere im Gebiet Verkehr und Siedlung vorwärts gebracht werden. Das entspricht der Ausrichtung der Agglomerationspolitik des Bundes. Agglomerationsprogramme zum Thema Verkehr

werden in unserem Kanton zum Teil auch über die Kantonsgrenzen hinaus ausgearbeitet. In der Botschaft wird auf die Grundlagen des heutigen Geschäfts verwiesen, nämlich auf den regierungsrätlichen Legislaturplan und auf den IAFP, in dem unter anderem steht, dass die Städte vom Verkehr entlastet, dass Agglomerationsprogramme umgesetzt und auch Busoptimierungen stattfinden sollen in den Räumen Grenchen und Olten. Bei der Behandlung der Vorlage wurde unter anderem zur Optimierung von Grenchen ausgeführt, die heutige Belegung der Busse rechtfertige einen Ausbau nicht. Der sinkende Kostendeckungsgrad von 47 auf 43 Prozent bedeute einen nicht optimalen Einsatz der Mittel. Es wurde dann aber auch erklärt, dies sei die Folge einer finanztechnischen Auswirkung.

Kritik wurde insbesondere auch zum Raum Grenchen geäussert. Für die Region Ost, also für die Bezirke Olten, Gösgen, Gäu, bedeuten die Optimierungen einen klaren Mehrwert, und die Mehrkosten werden durch Mehrleistungen entsprechend belohnt. Zwei, drei Punkte möchte ich aus dem Optimierungsteil im Osten unseres Kantons aufgreifen. Betroffen sind 35 Gemeinden, die bisher 4,718 Mio. Franken an den öV bezahlten. Mit der Optimierung werden die Gemeinden um zusätzliche 730'000 Franken belastet. Es gibt also auch für die Gemeinden Mehrkosten. Trotzdem gab es im Verfahren, das partizipativ sehr gut abgelaufen ist mit einer Arbeitsgruppe, die dreiviertel Jahre daran gearbeitet hat, mit allen beteiligten Transportunternehmen inklusive SBB, Kanton und externe Berater, eine hohe Akzeptanz. Das hat man auch in den Vernehmlassungsverfahren gemerkt. In den Regionen Grenchen und Olten geht es nicht nur um mehr Busse und mehr Haltestellen. Es geht auch um eine wirtschaftliche Komponente und um den Bereich Bildung. Zudem sollen Bahnstationen mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein. Das ist zum Teil ein Riesenproblem, weil die Strassen manchmal verstopft sind und der öV bessere Möglichkeiten bieten kann.

In der FIKO wurde weiter einhellig gesagt, die Gestaltung des Verkehrs für die Zukunft sei jetzt das Thema, und in den Köpfen müsse ein Umdenken stattfinden. Eine Bedingung dazu können Optimierungen sein. Das Beispiel Solothurn ist nicht unwesentlich. Wir haben nachgefragt, was die Optimierung gebracht hat. Alle Zahlen sind erfreulich. Erstaunlicherweise ist auch auf den nicht optimierten Linien eine Verbesserung, das heisst eine Zunahme in der Benutzung feststellbar. Der Kickdown im Kopf erfolgt also langsam. Investitionen in den öV der Zukunft müssen wir mit klaren Verbesserungen verbinden, und sie müssen vor allem sinnvoll sein. Sonst hat auch die Finanzkommission ein Problem, denn es geht immerhin um Geld des Kantons, und dazu sollten wir Sorge tragen.

Eine wichtige Aussage war, dass ab 2010 die Busse mit Partikelfilter ausgerüstet sein müssen. Dazu sind die Budgets bereits vorbereitet bzw. realisiert. Die Finanzkommission findet die Vorlage sinnvoll und eine logische Folge der Diskussionen des letzten Jahres. Sie hat dem Beschlussesentwurf mit 11 gegen 3 Stimmen zugestimmt und empfiehlt Ihnen ebenfalls Zustimmung.

Fabian Müller, SP. Die SP-Fraktion begrüsst die geplanten öV-Angebote. Wie auch Ernst Zingg sagte, sind die Busoptimierungen in der Region Olten-Gösgen-Gäu und in Grenchen zwingend nötig. Ein Angebot kann nur genutzt werden, wenn es vorhanden ist. Wir müssen die Voraussetzungen schaffen, um den öV weiter zu verbessern und zu optimieren. Nur so werden die Leute vermehrt auf den öV umsteigen und das Auto ab und zu zu Hause lassen. Wo ein verbessertes Angebot vorhanden ist, erfolgt das Umsteigen. Das zeigen die erwähnten Zahlen, seien es jene zum erweiterten Angebot im Raum Solothurn, wo das neue Buskonzept umgesetzt ist, oder beim neuen Lötschberg-Basistunnel, wo innert kürzester Zeit die Kapazitätsgrenzen durch das neue Angebot erreicht wurden. Es ist kein Gerücht, dass ein verbessertes Angebot zum Umsteigen auf den öV führt, es ist eine Tatsache. Der Kluge fährt im Zuge. Wenn ich sehe, wie viele Kantonsräte mit ihrem «Chlapf» an die Session reisen – ich sehe sie jeweils aus dem Parkhaus kommen, wenn ich den Bahnhof verlasse –, dann zeigt dies doch, wie wichtig es ist, die vorgeschlagenen Angebotserweiterungen umzusetzen. So merkt es vielleicht auch der eine oder andere Kantonsrat oder die eine oder andere Kantonsrätin, dass es viel gemütlicher und erholsamer ist, im Zug oder im Bus an die Session zu fahren.

Die Fraktion SP stellt mit Befriedigung fest, dass auch in der Region Olten-Gösgen-Gäu und Grenchen Nägel mit Köpfen gemacht werden. Die Bevölkerung wird uns danken. Wir werden dem Beschlussesentwurf der Regierung zustimmen. Springen wir auf den Zug auf und sagen Ja zum Globalbudget!

Irene Froelicher, FdP. Es gibt gesellschaftliche Entwicklungen, die von der Politik allein nicht aufgehalten werden können. Eine dieser Entwicklungen ist das stark wachsende Bedürfnis nach Mobilität. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Im Berufsverkehr haben wir es bisher verpasst, die Entwicklung mit raumplanerischen Massnahmen zu stoppen, und im Güterverkehr gibt es viel zu viele unsinnige Transporte, weil die Energiepreise offenbar immer noch zu tief sind. Beim Freizeitverhalten müssten wohl die Psychologen erklären, wovon die Menschen davon laufen und was sie suchen und zu finden hoffen. Es gäbe also wohl Lösungsansätze, das Übel an der Wurzel zu packen, aber sie müssten wahrscheinlich auf einer anderen Ebene als hier im Kantonsrat passieren. Was wir tun können, ist, für die Organisation der Mo-

bilität in unserem Kanton und zusammen mit den angrenzenden Kantonen möglichst gute Lösungen zu finden. Dafür braucht es eine möglichst gescheite Kombination von privatem und öffentlichem Verkehr. Es kann nicht sein, dass die beiden Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden, denn jeder Ausbau des einen entlastet den anderen. Dabei gilt es Stärken beidseitig zu nutzen.

Mit dem vorliegenden Globalbudget wird dieser Forderung Rechnung getragen. In den Räumen Olten-Gösigen-Gäu und Grenchen soll das Angebot optimiert werden. Im Raum Solothurn ist dies bereits geschehen, und die Zunahme von rund 15 Prozent der Fahrgäste belegt, dass es richtig war. Positiv sind die Synergien, die durch die Kombination von Linienverkehr und Schülertransporte entstehen können. Bei den neuen Versuchsbetrieben muss sich erst zeigen, ob sie auch genutzt werden, und wir erwarten vom Kanton, dass sie nicht ins Grundangebot überführt werden, wenn die Zahlen ungenügend sind. Die jährlich wiederkehrenden Mehrkosten von rund 4 Mio. Franken sind beträchtlich, aber im Sinn einer ausgewogenen und nachhaltigen Verkehrspolitik angebracht. Angesichts des hohen Betrags sind neue Angebote und weitere Optimierungen sehr gut zu prüfen. Nicht alles, was wünschbar ist, kann und soll auch erfüllt werden, denn gewisse Benutzerzahlen müssen einfach erreicht werden. Noch besser ist, wenn jeder und jede bei sich selber beginnt und sich fragt, ob ein bisschen mehr Sesshaftigkeit und ein bisschen weniger Mobilität das persönliche Glücksgefühl wirklich vermindern würde. In diesem Sinn stimmt die FdP-Fraktion dem Globalbudget zu.

Iris Schelbert-Widmer, Grüne. Die Grüne Fraktion wird eintreten und stimmt dem Beschlussesentwurf gern zu. Unser Ziel ist, dass möglichst viele Leute den öffentlichen Verkehr nutzen oder auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Dieses Ziel erreichen wir nicht in einem, nicht in ein paar Jahren. Das ist eine Daueraufgabe. Denn die Wohngebiete der Gemeinden verändern sich, städtische Agglomerationen ebenso. Die besten Zugverbindungen nützen wenig, wenn die Feinverteilung im Ort nicht dort ist, wo sie gebraucht wird, oder wenn die Feinverteilung zum Bahnhof oder von dort weg zu den falschen Zeiten angeboten wird. Buslinien müssen unter Umständen alle paar Jahre auf den Bedarf, bezüglich Wohngebietentwicklung in den Gemeinden und auf die SBB-Fahrpläne überprüft und eventuell angepasst werden. Das wird mit dieser Vorlage gemacht.

Mit dieser Vorlage bekommen wir für die Agglomerationen Olten-Gösigen-Gäu und Grenchen markante Verbesserungen. Das Agglomerationsangebot ist in Solothurn erprobt worden und hat sich als erfolgreich erwiesen. Mit dem eingesetzten Geld wurde ein Optimum erreicht. Das wird in den Regionen Olten und Grenchen auch so sein, davon sind wir überzeugt. Gerade die Städte und ihre Agglomerationen müssen ein vitales Interesse daran haben, die Leute auf den öffentlichen Verkehr zu bekommen, weil der weitaus grösste Teil der täglichen Staus hausgemachter Verkehr ist. Das geht aber nur, wenn es ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs gibt. Und wenn das Angebot steht, braucht es ein wenig Geduld, bis es ausreichend genutzt wird. Wir begrüssen ausdrücklich auch die Versuchsbetriebe von Ortsbussen in kleineren Gemeinden. Diese kommen vor allem Schülerinnen und Schülern zu Gute, werden aber, wenn das Angebot stimmt, zunehmend auch als Privatauto-Ersatz genutzt. Nach der zweijährigen Versuchsphase wird evaluiert und entschieden, ob das Angebot ins Globalbudget aufgenommen wird. Die Grüne Fraktion ist für Eintreten und stimmt dem Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» zu.

Markus Knellwolf, glp. Auch die Fraktion CVP/EVP/glp stimmt der Vorlage einstimmig zu. Wenn wir sie annehmen, machen wir einen Schritt in Richtung einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Verkehrspolitik. Der Erfolg des Ausbaus in der Region Solothurn ist bereits mehrmals erwähnt worden. Das Schöne an den plus 15 Prozent ist die Zunahme auf dem ganzen Netz. Die Netzwerkwirkung bedeutet nichts anderes, als dass die Leute vom privaten auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, sofern ein Angebot da ist. Erwähnenswert ist überdies der konjunkturpolitische Aspekt. Mit dem Ausbau in den beiden Agglomerationen Olten und Grenchen werden 35 neue Stellen für Lokführer und Buschauffeure geschaffen. Das sind nachhaltige Jobs, die wir nicht mit einem Konjunkturprogramm schaffen und nach einem Jahr wieder verschwinden. Es werden sechs neue Busse angeschafft, auch dies ein kleiner konjunkturpolitischer Freudenakt. Die Optimierungen werden von allen betroffenen Gemeinden unterstützt, was bemerkenswert ist, wenn man sich bewusst ist, dass über 700'000 Franken Mehrkosten auf sie zukommen. Das zeigt, dass die Optimierungen von der lokalen Bevölkerung gewünscht werden und man sich bewusst ist, dass es zu einer Standortattraktivität führen wird.

Christian Imark, SVP. Wenn alle gleicher Meinung sind, kann etwas nicht mehr stimmen! Sie haben von den Sprechern der UMBAWIKO und der FIKO Daten zu diesem Globalbudget vernommen. Man hat in der korrigierten Fassung der Medienmitteilung der UMBAWIKO zu diesem Geschäft lesen können, dass ausser den Vertretern der SVP – das sind drei Stimmen – alle Mitglieder der Kommission zugestimmt hätten. Ich kann hier deponieren: Auch die SVP-Fraktion lehnt das Geschäft ab. Warum? Ich möchte betonen, dass es nicht um eine grundsätzlich ablehnende Haltung gegenüber dem öffentlichen Verkehr

geht. Mit dem vorliegenden Budget steigen die Kosten im Bereich öV aber überdurchschnittlich, nämlich um 5,5 Prozent. Dass ein Bereich einen so massiven Anstieg der Kosten veranschlagt, ohne dass es dafür zwingende Gründe gibt, finden wir nicht in Ordnung. Man hat es bereits in verschiedenen Voten dieser Session hören können: Es kommen ganz bestimmt wieder andere Zeiten auf den Kanton Solothurn zu. Im Wissen, vielleicht schon bald wieder grosse Sparanstrengungen machen zu müssen, setzen wir hier ein Zeichen, um zu zeigen, dass es eigentlich gar nicht so weit kommen müsste.

Ich möchte noch einmal etwas in die Tiefe dieser Vorlage gehen. Es ist klar, man kann nicht jedes Detail dieser Vorlage zum Anlass machen sollte, gross Opposition zu machen. Trotzdem sticht bei genauer Betrachtung eine zusätzliche Buslinie ganz besonders heraus, nämlich der neue Ortsbus von Himmelried. Die Ortskundigen werden mir folgen können. Der Bus soll von der Waldegy unten, wo bereits ein Anschluss an den öffentlichen Verkehr existiert, bis Steffen und Kastel verkehren. Ich bin dieser Woche extra vor Ort gewesen, um die Verhältnisse noch einmal ganz genau unter die Lupe zu nehmen. Ich bin die Strecke von der Waldegy bis Steffen gelaufen und brauchte dazu genau vier Minuten und 26 Sekunden. Das korreliert auch mit dem Wegweiser, der fünf Minuten Fussweg für die gleiche Strecke retour vorgibt. In weiteren fünf Minuten ist man von Steffen in Kastel. Ich weiss, es geht bei diesem neuen Bus nur um einen zweijährigen Versuchsbetrieb, und ich weiss auch, dass die Gemeinde 80 Prozent der Kosten selber trägt. Aber es sind trotzdem immer noch 160'000 Franken, die wir für diese zusätzliche Verbindung regelrecht zum Fenster hinauswerfen.

In der heutigen Gesellschaft, in der jedes zweite Kind übergewichtig ist, braucht es insgesamt 800'000 Franken für die zwei Jahre Versuchsbetrieb, um solch kurze Fusswege durch Busse zu ersetzen. Das hat nichts mehr mit Mehrwert zu tun, sondern nur noch mit Mehrkosten. Man möge meine altmodische Haltung verzeihen, aber das widerspricht jedem gesunden Menschenverstand. Die SVP-Fraktion beantragt, das Geschäft abzulehnen.

Trudy Küttel Zimmerli, SP. Ich möchte die Gelegenheit nutzen und ein Anliegen zur Optimierung der Busse deponieren. Im Moment wird das Kantonsspital um- und neu gebaut. Das geplante Parkhaus sollte bis 2012 stehen, wie Regierungsrat Straumann versprochen hat. Was fehlt, ist eine direkte Bushaltestelle vor dem Haupteingang. Viele Patientinnen und Patienten wären dringend darauf angewiesen. Sie kommen zu Therapien ins Kantonsspital, sind teilweise gehbehindert, in Zukunft sollte auch die Rehabilitation angetrieben werden, viele ambulante Patienten kommen Tag für Tag ins Spital. Es muss doch möglich sein, jetzt, da man neu baut, direkt mit dem öV vor den Haupteingang fahren zu können.

Rolf Sommer, SVP. Ich habe eine Frage an Regierungsrat Walter Straumann. Wir haben vorhin ein Gesetz mit einer Verordnung angenommen. In der Verordnung steht auf Seite 3, die Finanzierung der Schülertransporte koste rund 2 Mio. Franken. Im Geschäftsbericht Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» steht auf Seite 19, die Schülertransporte kosten 2,3 und 2,4 Mio. Franken. Leider habe ich diese Differenz in der UMBAWIKO nicht bemerkt. Kann man sie mir erklären?

Martin Rötheli, CVP. Das Votum von Philipp Hadorn hat mich herausgefordert, er sagte, die Parlamentarierinnen und Parlamentarier sollten mit dem öV kommen, dabei hat er heute Morgen neben mir sein Parkplatzticket gelöst. Das nennt man Wasser predigen und Wein trinken.

Christine Bigolin Zörjen, SP, Präsidentin. Ich bin froh, dass ich nicht die einzige bin, die Probleme mit den Namen hat. Martin Rötheli, es war Fabian Müller, nicht Philipp Hadorn, der für die Nutzung des öV durch uns votierte.

Fabian Müller, SP. Ich bin mit dem Zug gekommen!

Walter Straumann, Vorsteher des Bau- und Justizdepartements. Ich bin mit Rolf Sommer noch nicht ganz einig, was er meint und wo ich es finden soll. Ich kann seine Frage betreffend Differenz im Moment nicht beantworten, werde dies aber auf bilateralem Weg tun.

Ich möchte zur Vorlage allgemein etwas sagen. Ich bin sehr froh, dass sie in der vorgenommenen Reihenfolge behandelt wird und nicht, wie ursprünglich vorgesehen, mit der Vorwegnahme der Geschäfte, die dazu gehören. So können wir über das Kernangebot reden und nachher überlegen, wie weit man es allenfalls erweitern und ergänzen kann. Mich dünkt es wichtig zu betonen, dass es nicht für oder gegen den öffentlichen Verkehr geht, sondern letztlich um die Bewältigung und Organisation der Mobilität. Hier müssen wir wirklich alle Verkehrsträger möglichst koordiniert erfassen und möglichst gut einsetzen. In diesem Zusammenhang ein Hinweis auf den Raum Olten: Es nützt nichts oder nicht viel, mehr Busse einzusetzen, wenn sie nicht auch fahren können. Im Zusammenhang mit der ERO werden im Hinblick auf den Bahnhofzubringer sehr viele Busspuren eingebaut, die dazu beitragen, dass die zur Diskussion

stehenden Angebote fahrplangerecht sind. Ein anderer wichtiger Punkt dünkt mich die Wirkung des guten und richtigen Angebots auf das Netz. Der öffentliche Verkehr ist ein Netzsystem; gute Angebote wirken sich auf das ganze Netz aus, auch dort, wo es keine Veränderungen gibt. Ein dritter Punkt: Das Kernangebot, das ein grosser Schritt nach vorne ist, ist aufwärts kompatibel. Es ist nicht abgeschlossen, sondern muss ergänzt und ausgebaut werden können. Mir ist sehr wohl bewusst, dass in den Räumen, über die wir jetzt reden, vor allem zwischen Olten und Aarau, noch Ergänzungsbedarf besteht. Es gibt eine ziemlich wüste Schwachstelle: Der Regionalverkehr zwischen Olten und Aarau kann nicht so konzipiert werden, wie wir es möchten und müssten. Das Ziel ist mindestens ein Halbstundentakt und eine Kombination mit den Busangeboten.

Zu den ortskundigen Ausführungen von Christian Imark gibt es nicht viel zu sagen. Ich kenne die Gegend und bin sie auch schon zu Fuss abgelaufen, wobei ich nicht so lange hatte wie er. (*Heiterkeit*) Es ist allerdings auch schon eine Weile her. Christian Imark hat das Wichtigste ebenfalls erwähnt: Es ist ein Versuchsbetrieb, den die Gemeinde zu 80 Prozent finanziert. Nur wenn der gesetzlich verlangte Kostendeckungsgrad erreicht wird, kann der Ortsbus später übernommen werden. Es wäre nicht der erste, der nicht übernommen werden kann. Im Übrigen übernimmt die Gemeinde nicht 80 Prozent von 800'000 Franken – das ist der Gesamtbetrag – sondern von 160'000 Franken, für den Kanton verbleiben somit «nur» rund 30'000 Franken.

Das Anliegen von Frau Küttel dürfte schwer zu erfüllen sein. Es geht in das hinein, was wir letzte Woche im Zusammenhang mit INWA diskutiert haben. Auf der Linie Olten–Trimbach einen Viertelstundentakt. Eine Schlaufe zum Haupteingang des Kantonsspital ist etwas viel verlangt. Man kann es trotzdem prüfen, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass dies im Rahmen des allgemeinen öffentlichen Verkehrs geschehen kann.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress, Ziffern 1–4

Angenommen

Kein Rückkommen

Schlussabstimmung

Für Annahme des Beschlussesentwurfs

69 Stimmen

Dagegen

13 Stimmen

A 29/2009

Auftrag Philipp Hadorn (SP, Gerlafingen): Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und Drosselung des motorisierten Individualverkehrs im Kanton Solothurn für Jugendliche

Es liegen vor:

a) Wortlaut des Auftrags vom 4. März 2009 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 21. April 2009:

1. *Auftragstext.* Anreize zur Förderung des Gebrauchs des öffentlichen Verkehrs bei Jugendlichen kann positive ökologische, verkehrstechnische und ökonomische Folgen haben, die zur Entlastung der Strassen führen.

Die Regierung wird beauftragt zu prüfen:

1. Wie die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (insbesondere in ländlichen Gebieten) gerade für Jugendliche gesteigert werden kann.
2. Wie die Angebote gerade zu Randzeiten auch für die Bedürfnisse von Jugendlichen angepasst werden können.
3. Wie die zu Stosszeiten zu geringe Anzahl von Sitzplätzen im öffentlichen Verkehr ausgebaut werden kann.

4. Wie auf die Tarif- und Verbundgestaltung der öV-Anbieter zur Förderung der Inanspruchnahme Jugendlicher (beisw. Reduktion des Halbp reisabonnementes für Jugendliche zwischen 16 und 25 Jahren) Einfluss genommen werden könnte bzw. der Kanton mit eigenen Instrumenten entsprechende Förderung bewirken könnte.

Im Weiteren soll die Regierung Vorschläge erarbeiten, welche Restriktionen zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs bei Jugendlichen zur Folge haben. Wenn auch einzelne Massnahmen vorwiegend Bundesrecht betreffen, sind Stellungnahmen und Einschätzungen zu den folgende Ideen der Jugendlichen erwünscht: Erhöhung des Selbstbehaltes für Jugendliche bei der Motorfahrzeugversicherung, allgemein Erhöhung der Benzinsteu er, Wechsel vom Klimarappen zum Klimafranken, Erhöhung der Parkplatzgebühren, Einführung einer 0-Promillgrenze für motorisierte Jugendliche.

2. *Begründung.* Der Jugendpolititag 2008 motivierte zahlreiche Jugendliche, sich ganz konkret mit sich, ihren Bedürfnissen an unsere Gesellschaft, aber auch mit ihrem Beitrag an die Gesellschaft und die Umwelt auseinander zu setzen.

Im Rahmen einer Interdisziplinären Projektarbeit (IDPA) haben sich vier Jugendliche der Kaufmännischen Berufsschule Solothurn-Grenchen, Abteilung Berufsmaturität, die Frage gestellt: «Welche Auswirkungen hat der Benzinpreis auf das Konsumverhalten von Jugendlichen?» Dabei gelangten die Jugendlichen mit einem Forderungspapier an mich, das ich mit diesem Auftrag gerne in die politische Diskussion einbringe. Die Jugendlichen reduzierten ihre Anliegen dabei aber nicht nur auf Forderungen an die Gesellschaft. Gerade mit den vorgeschlagenen Massnahmen zur Senkung des Autoverkehrs von Jugendlichen, zeigen sich bereit, auch persönliche Opfer zur Erreichung ihrer Ziele zu erbringen. Dieses Ansinnen verdient Respekt. Die Anlage des erfolgreichen Solothurner Jugendpolititages erfordert, dass Regierung und Parlament sich diesen Fragen der Jugendlichen stellen und ihnen die Erfahrung ermöglichen, dass in unserer Demokratie konkret spürbar Einfluss genommen werden kann.

3. *Stellungnahme des Regierungsrats.*

3.1 *Allgemeiner Teil.* Wir begrüssen es, dass die Initianten des Auftrags an einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch die Jugendlichen Interesse zeigen.

In den vergangenen Jahren ist das Angebot im öffentlichen Verkehr stark ausgebaut worden. Auch im Globalbudget und Mehrjahresprogramm 2010–2011 sind weitere Verbesserungen des Angebots vorgesehen. Gerade die mit dem Optimierte n Buskonzept Solothurn bereits umgesetzten Massnahmen und die im Mehrjahresprogramm 2010–2011 vorgesehenen Busoptimierungen in den Räumen Olten Gös gen Gäu und Grenchen führen dazu, dass das Angebot im öffentlichen Verkehr auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten wesentlich verbessert worden ist, beziehungsweise weiter verbessert werden soll. Diese häufigere Bedienung der Agglomerationen in den Randzeiten verbessert das Angebot in den für Jugendliche attraktiven Zeitfenstern.

3.2 *Zu Frage 1.* Das Angebot im öffentlichen Verkehr muss in einem vernünftigen Verhältnis zur Nachfrage stehen. Gerade im ländlichen Raum mit eher schwacher Nachfrage kann deshalb oft auch nur ein entsprechend nachfragegerechtes Angebot bereitgestellt werden. Die Grundangebotsverordnung (BGS 732.4) regelt hierbei das Angebot im öffentlichen Verkehr in Abhängigkeit von der Gemeindekategorie.

Wo es sich wirtschaftlich rechtfertigen lässt, im ländlichen Raum durch Ausschöpfen von Synergien ein besseres Angebot bereitzustellen, sind wir gerne dazu bereit, entsprechende Massnahmen zu prüfen. So schlagen wir mit dem Mehrjahresprogramm z. B. im Bucheggberg vor, zeitgleich mit der Schulreform ein besseres Angebot (Linienbetrieb statt Rufbus sowie Abendangebot mit Kleinbus) in diesem ländlichen Raum zur Verfügung zu stellen. Die erhöhten Anforderungen an den Schülertransport ermöglichen einen optimierten Fahrzeugeinsatz. Durch Nutzung der sich daraus ergebenden Synergien kann das verbesserte Angebot umgesetzt werden, ohne dass die finanzielle Belastung des Kantons (und der Gemeinden) damit zunimmt.

3.3 *Zu Frage 2.* In den Buskonzepten Solothurn (in Betrieb), Olten Gös gen Gäu und Grenchen (Bestandteil des Mehrjahresprogramms 2010–2011) ist in den jeweiligen Agglomerationen auch ein besseres Abendangebot enthalten.

Nach Betriebsschluss des regulären Linienbetriebs verkehren heute in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag in den Regionen Solothurn–Grenchen («Moonliner»), Aarau («Staarliner») und Nordwestschweiz («TNW-Nachtnetz») Nachtlinien. Im Raum Olten Gös gen Gäu fehlt heute noch ein entsprechendes Angebot.

Wir haben vorgesehen, künftig bei der Planung und Bestellung der Nachtverkehre eine stärkere Rolle einzunehmen. Hierbei sehen wir vor, dass das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) die Planung und Koordination mit den Gemeinden sowie den Betreibern der Nachtlinien übernimmt. Die Finanzierung der ungedeckten Kosten der Nachtlinien bleibt jedoch Aufgabe der jeweils bedienten Gemeinden.

Mit dieser neu vom AVT übernommenen Koordinationsaufgabe können wir dazu beitragen, das Angebot zu vereinheitlichen und zu verbessern.

3.4 Zu Frage 3. Ein Grossteil der von der öffentlichen Hand zu übernehmenden Kosten des öffentlichen Verkehrs entsteht aus der Vorhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen. Die Zumutbarkeit von Stehplätzen in den Spitzenzeiten hat daher direkte Auswirkungen auf die Abgeltungen, da ein höherer Sitzplatzanteil zu mehr Fahrzeugen und – im Schienenverkehr – oft auch zu Investitionen in die Infrastruktur (längere Perrons, bei Taktverdichtungen auch zu zusätzlichen Kreuzungsstationen und Doppelspurabschnitten) führt.

Bei der Planung des Angebots im öffentlichen Verkehr gilt unser besonderes Augenmerk der Qualität und damit auch dem Sitzplatzanteil. Wo es von der Nachfrage her gerechtfertigt und wirtschaftlich sinnvoll ist, erhöhen wir die Kapazität. So ist im Mehrjahresprogramm 2010 – 2011 z. B. vorgesehen, zwischen Solothurn und Bern den Viertelstundentakt in den Spitzenzeiten auszudehnen.

Im Hinblick auf einen wirtschaftlich betriebenen öffentlichen Verkehr kommen wir allerdings nicht umhin, die Bestellung des Angebots so zu dimensionieren, dass in den Spitzenzeiten für einen Teil der Nachfrage keine Sitzplätze zur Verfügung stehen. Wir streben dabei an, dass für Fahrten über längere Strecken im Regelfall eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen vorhanden ist, für kürzere Fahrten, insbesondere im Einzugsbereich der grossen Knoten, jedoch ein Teil der öV-Benutzer mit Stehplätzen vorlieb nehmen muss.

3.5 Zu Frage 4. Der in der Schweiz angewendete, vergünstigte Juniorentarif für Strecken- und Verbundabonnemente gilt von 6 Jahren bis 25 Jahren. Somit kostet ein Streckenabo für einen 18-jährigen gleich viel wie für ein Kind von 11 Jahren. Einzig der Normaltarif bei den Einzelbilletten kostet für Jugendliche ab 16 Jahren gleich viel wie für Erwachsene.

Im öffentlichen Verkehr gilt ein gestaffeltes Preissystem: Nebst verschiedenen Tarifstufen für Kinder, Jugendliche und Senioren gibt es auch Abonnemente für Vielfahrer, welche im Vergleich zum Normaltarif viel günstiger sind (Streckenabonnemente, Verbundabonnemente, Generalabonnemente etc.).

Des Weiteren gibt es für 16-jährige seit Jahren das günstige Einstiegsabo in den öffentlichen Verkehr: das Jahrgänger-Halbtaxabo zum Jahrgangspreis, aktuell Fr. 93.– anstatt Fr. 150.– für ein Jahr. Mit diesem Angebot sparen die betroffenen Jugendlichen Fr. 57.–.

In den Tarifverbunden Libero, A-Welle, TNW und AboZigZag gibt es günstige Juniorenabonnemente. Für einen grösseren Aktionsradius empfiehlt sich das vergünstigte Junioren-Generalabonnement.

Mit den bestehenden Vergünstigungen sind attraktive Tarifangebote gerade für Jugendliche vorhanden. Mit dem Mehrjahresprogramm 2010 – 2011 haben wir zudem einen Angebotsausbau vorgeschlagen, der gerade den Jugendlichen zu Gute kommt. Wir sehen unseren Handlungsschwerpunkt vor allem darin, mit der Bestellung das Angebot im öffentlichen Verkehr an veränderte Bedürfnisse anzupassen, insbesondere in den Agglomerationen den öffentlichen Verkehr zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu machen. Für weitergehende tarifliche Erleichterungen für Jugendliche sehen wir leider keinen finanziellen Spielraum.

3.6 Zu den weiteren Anregungen. Der Auftrag verlangt im Weiteren Vorschläge der Regierung, welche Restriktionen zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs bei Jugendlichen zur Folge haben. Es werden dabei insbesondere monetäre Überlegungen angestellt. Wir zweifeln an der Tauglichkeit dieser Mittel. Die letzten Preisschwankungen des Benzin-/Dieselpreises im Rahmen von fast einem Franken haben praktisch keine Wirkungen gezeigt. Zudem treffen generelle Preiserhöhungen nicht nur die Jugendlichen, sondern alle Verkehrsteilnehmer. Darunter würde auch die Wirtschaft leiden, welche auf günstige Transporte angewiesen ist.

Wie richtig festgestellt wird, sind alle Vorschläge – ausser Parkplatzgebühren – nur mit Änderungen des Bundesrechtes zu realisieren. Diese Vorschläge sind denn bereits auch in Diskussion, sei es mit Massnahmen gegen die Raserei, sei es mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rahmen von «Via Sicura» oder auch mit der Vorlage «Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz» des Bundes.

Unsere Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung von «Via Sicura» befürwortet eine tiefere Promillegrenze für Personengruppen, von denen eine besondere Gefahr ausgeht, wie auch ein Rückgriff der Haftpflichtversicherungen auf die unfallverursachende Person bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen.

Ein anderes Lenkungsinstrument erkennen die Jugendlichen in der Erhöhung des Benzinpreises. Wie bereits aber erwähnt, ist diese Massnahme sehr umstritten. Trotzdem sind Bestrebungen im Gange, den Benzinpreis zu erhöhen – allerdings aus anderen Gründen.

In der Vorlage über die «Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz» wird eine Erhöhung des Mineralölsteuereinzuschlages auf Treibstoffen von mind. 20 Rp./Liter vorgeschlagen, um die anstehenden Verkehrsprojekte (inkl. Eisenbahnprojekte) langfristig finanziell sicherzustellen. Wir haben dieses Anliegen unterstützt, um beispielsweise auch Bahnausbauten zu ermöglichen.

Die Erhöhung der Parkplatzgebühren ist in der Regel eine Gemeindeangelegenheit. Auch hier darf man sich jedoch keine grossen Illusionen über die Lenkungswirkung versprechen.

Wir glauben nicht, dass die vorgeschlagenen Massnahmen das Fahrverhalten von Jugendlichen beeinflussen können. Es zeigt sich nämlich, dass Jugendliche bereit sind, für den Erwerb des Autos viel Geld auszugeben. Und falls sie dann die Investition getätigt haben, wollen sie auch davon profitieren.

4. *Antrag des Regierungsrats*. Erheblicherklärung und Abschreibung.

b) Zustimmender Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 28. Mai 2009 zum Antrag des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Theophil Frey, CVP, Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Der Auftrag von Philipp Hadorn zielt vor allem darauf ab, den öV zu verstärken und ihn auf die Bedürfnisse oder Wünsche der Jugendlichen zuzuschneiden. Konkret soll die Regierung prüfen, wie die Attraktivität des öV insbesondere im ländlichen Raum gesteigert und wie das Angebot in den Randzeiten für die Bedürfnisse der Jugendlichen verbessert werden kann. Im Weiteren wird verlangt, dass die Zahl der Sitzplätze in Stosszeiten erhöht wird, damit nicht zwei Drittel oder mehr der Leute stehen müssen. Schliesslich soll die Regierung prüfen, wie sie auf die Tarifgestaltung und auf den Verbund der Anbieter des öV Einfluss nehmen kann. Es werden auch Restriktionsmassnahmen verlangt, um die Messlatten für Benutzer des Individualverkehrs für Jugendliche höher zu legen. Konkret heisst das die Erhöhung des Selbstbehalts für Jugendliche bei der Motorfahrzeugsteuer, Erhöhung der Benzinsteuern, Wechsel vom Klimarappen zum Klimafranken, Erhöhung der Parkplatzgebühren und Null-Promille-Grenze für motorisierte Jugendliche. In seiner Begründung sagt Philipp Hadorn, diese Bedürfnisse seien am Solothurner Jugendpolititag 2008 geäussert worden. Weiter weist er auf eine Projektarbeit an der Kaufmännischen Berufsschule hin zum Thema, welche Auswirkungen die Erhöhung des Benzinpreises auf die Benutzung des Individualverkehrs und des öV auf die Jugendlichen habe. Der Auftrag zielt aber auch darauf ab, den Jungen zu zeigen, dass wir ihre Anliegen ernst nehmen.

Der Regierungsrat weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass Angebot und Nachfrage im öV übereinstimmen müssen, dass Synergien geprüft werden – zu denken ist etwa an den Schülertransport – und mehr Sitzplätze auch mehr Verkehrsmittel, mehr Leute für den Unterhalt bedeuten. Dies seien die hauptsächlichsten kostenrelevanten Punkte, die stark zu Buche schlagen würden. Die Etappierung der Kosten, so der Regierungsrat weiter, greife nur bei den Einzelbilletten; ansonsten gebe es für die Jugendlichen von 6 bis 25 Jahre ein sehr breites Angebot von Vergünstigungen; ein weiterer Ausbau sei deshalb nicht nötig. Die Erhöhung des Benzinpreises sei ein Politikum für sich; sie würde beispielsweise auch die Wirtschaft treffen. Zudem könne dies nicht der Kantonsrat entscheiden, sondern nur der Bund. Die Erhöhung der Parkplatzgebühren wiederum ist Gemeindegeldsache. Abschliessend sagt der Regierungsrat, ihm fehle ein Stück weit der Glaube daran, dass die Jugendlichen ihr Verhalten derart verändern würden, sei ihnen das Auto doch relativ lieb. Der Antrag selber aber zielt im Prinzip darauf ab: Was man in jungen Jahren nicht lernt und sich nicht angewöhnt, kann später nur schwer geändert werden.

Die UMBAWIKO hat den Antrag auf Erheblicherklärung mit 10 zu 4 Stimmen bei einer Enthaltung gefällt; die Abschreibung wurde mit 11 gegen 4 Stimmen bei einer Enthaltung gutgeheissen. – Die Fraktion CVP/EVP/glp stimmt dem Antrag des Regierungsrats voll und ganz zu.

Irene Froelicher, FdP. Das Ziel des Auftraggebers, vor allem Jugendliche dazu zu bringen, wenn möglich den öV zu brauchen, unterstützen wir. Wir teilen aber die Meinung der Regierung, dass der Kanton Solothurn in den letzten Jahren allgemein sehr viel getan hat, um die Attraktivität des öV für alle zu erhöhen. Die Punkte, die der Regierungsrat laut Auftraggeber prüfen soll, sind aus verschiedenen Gründen nicht realistisch oder bereits erfüllt. Eine Verdichtung in ländlichen Regionen würde zu einem unverhältnismässigen Ausbau des öV in Gebieten zur Folge, in denen die Nachfrage zu klein ist und die Kosten daher nicht mehr zu verantworten wären. Im Rahmen des eben verabschiedeten Globalbudgets sind bei den Angeboten zu Randzeiten Verbesserungen erzielt worden; Nachtangebote sollen gemäss einer Mehrheit unserer Fraktion auch weiterhin von den Gemeinden bestellt werden. Wir kommen beim nächsten Geschäft darauf zu reden. Ebenso soll durch die beschlossenen Optimierungen auch das Angebot an Sitzplätzen verbessert werden, wobei ich hoffe, dass die Jugendlichen die Sitzplätze, wenn sie knapp sind, den älteren Menschen überlassen. Das Thema der verbilligten Abos wird uns im übernächsten Geschäft beschäftigen. Nach unserer Meinung genügen die heute geltenden Verbilligungen. Weil wir das Ziel des Auftrags unterstützen, die Forderungen aber, soweit sie realistisch sind, bereits erfüllt sind, schliessen wir uns dem Antrag des Regierungsrats auf Erheblicherklärung und Abschreibung an.

Heinz Glauser, SP. Die SP ist froh, wenn der Auftrag erheblich erklärt wird, aber wir wollen ihn nicht abschreiben. Gewisse Verbesserungen sind erfolgt und es wird laufend Verbesserungen geben, insofern sieht es für den öffentlichen Verkehr gut aus. Aber gewisse Sachen sind noch nicht erfüllt, beispielsweise könnte man bezüglich der Angebote zu Randzeiten etwas mehr tun. Dass man in Stosszeiten nicht unbedingt etwas erreichen kann, ist uns klar. Aber im Tarifwesen sind Verbesserungen noch möglich. Aus diesen Gründen schlagen wir vor, den Auftrag nicht abzuschreiben.

Barbara Wyss Flück, Grüne. Am Jugendpolititag 2008 gab es in der Diskussionsrunde, an der ich teilnehmen durfte, verschiedene Vorschläge/Voten zum Thema Öffentlicher Verkehr. Wie sich in der anschließenden Plenumsdiskussion herausstellte, war nur ein Thema in allen Gruppen vertreten, es liegt auf der Hand: der öffentliche Verkehr. Philipp Hadorn hat wie andere auch dieses Thema aufgenommen und in Aufträge verpackt. Da für die Grüne Fraktion die Förderung des öffentlichen Verkehrs und somit ein nachhaltiger Ressourcenerhalt unserer Umwelt ganz zuoberst auf unserer Prioritätenliste steht, verdient dieser Auftrag unsere volle Unterstützung, auch als Anerkennung der Jugend. Uns ist es wichtig, die Jugend ernst zu nehmen, ihre Bedürfnisse anzuerkennen.

Eine Drosselung des motorisierten Individualverkehrs ist auch im Kanton Solothurn absolut zwingend, die Kapazitätsgrenze ist längst überschritten. Hätten wir es mit einem Patienten zu tun, läge er längst auf der Intensivstation. Die Stossrichtung dieses Auftrages ist somit mehr als richtig, wir Grünen werden für Erheblicherklärung und Nichtabschreiben stimmen. Warum? Die Stellungnahme des Regierungsrats ist zwar sehr ausführlich und detailliert ausgefallen, bei einzelnen Punkten besteht unseres Erachtens aber weiterer Handlungsbedarf. Das Thema Abschreiben Ja oder Nein wurde in diesem Rat schon oft und auch kontrovers diskutiert. Für mich heisst abschreiben: Auftrag erledigt, und das ist er sicher nicht. Der letzte Satz der regierungsrätlichen Stellungnahme lautet: «Wir glauben nicht, dass die vorgeschlagenen Massnahmen das Fahrverhalten von Jugendlichen beeinflussen können. Es zeigt sich nämlich, dass Jugendliche bereit sind, für den Erwerb des Autos viel Geld auszugeben. Und falls sie dann die Investition getätigt haben, wollen sie auch davon profitieren». Freie Fahrt durchs Mittelland! Wenn wir Nachtbusse weiterhin nicht ins Grundangebot aufnehmen, öV-Verbindungen bereits in den frühen Abendstunden einstellen und die nicht motorisierte Jugend einfach ausblenden, heisst dies in Bezug auf unseren Patienten: Lassen wir ihn doch einfach auf der Intensivstation liegen und verweigern die Behandlung! Nein, es braucht dringend weitere Anreize zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, für die Jugend wie für die Gesamtbevölkerung. Überweisen und nicht abschreiben ist aus unserer Sicht das einzig richtige Vorgehen.

Christian Imark, SVP. Hier kann ich es kürzer machen als vorhin. Dieses Geschäft ist eine Zusammenfassung des Jugendpolititags 2008. Politiker haben sich jetzt die ganzen Forderungen, die in diesem Rahmen gestellt wurden, auf ihre Fahnen geschrieben und legitimieren damit ihr Wirken. In diesem Sinn ist der Vorstoss ein Mittel zum Selbstzweck, das Ziel wäre also bereits erreicht. Des Weiteren ist in diesem Geschäft von Vorschlägen die Rede, die Restriktionen zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zur Folge haben. Es sind dies Erhöhung des Selbstbehalts bei der Motorfahrzeugversicherung, Erhöhung der Benzinsteuern, der Wechsel vom Klimarappen zum Klimafranken, Erhöhung der Parkplatzgebühren und und und. Man hätte ebenso gut schreiben können, man wolle ein Verbot des motorisierten Individualverkehrs erzwingen. Das wäre wenigstens ehrlich gewesen. Ich persönlich habe überhaupt nichts gegen den öffentlichen Verkehr. Walter Schürch kann dies bestätigen. Ich habe zum Beispiel auch mitgeholfen, als es gegen die Abschaffung des Bipperlisi ging. Der Kanton Solothurn und vor allem die Wirtschaft im Kanton Solothurn sind auf ein gut ausgebautes Verkehrsnetz angewiesen, und dazu gehört der öV ebenso wie der Individualverkehr. Der Auftrag hat aber zum Ziel, den Individualverkehr gegenüber dem öV zu schwächen. Da macht die SVP-Fraktion selbstverständlich nicht mit. Der Individualverkehr, also das freie Bewegen des einzelnen Individuums, ist grundsätzlich die natürlichste der möglichen Verkehrsformen, abgesehen vom Geschlechtsverkehr. Darum beantragt die SVP Ihnen, das Geschäft dort hinzuschicken, wo es hingehört, nämlich in den runden Ordner. Und falls es zur Frage kommt, ob man das Geschäft abschreiben soll oder nicht, werden wir selbstverständlich beim Abschreiben mithelfen.

Philipp Hadorn, SP. Offenbar hat der Auftrag Emotionen aus ganz unterschiedlichen Schubladen ausgelöst! Der Jugendpolititag 2008 war gut besucht. Erwartungsvoll stellten Jugendliche uns gestandenen Politikerinnen und Politikern Fragen und gaben klar ihre Anliegen weiter. Amir Raqipi aus Zuchwil, Daniel Lam aus Obergerlafingen, Jonas Meyer aus Bettlach und Samuel Cueni aus Derendingen liessen es mit dieser Veranstaltung nicht bewenden. Sie legten ihre Anliegen zum öffentlichen Verkehr und ihre Sorge um unsere Umwelt dar und sicherten sich eine allfällige Unterstützung für einen Vorstoss. Im Rahmen einer interdisziplinären Arbeit an der Kaufmännischen Berufsschule mit Berufsmaturität ent-

wickelten sie konkrete Forderungen und Fragen, die sich weitgehend im vorliegenden Auftrag niederschlugen. Vorgestern, am Montagabend, diskutierten wir gemeinsam die Stellungnahme der Regierung: Die jungen Männer im Alter von 19, 20 Jahren waren konsterniert. Der Einladung des Kantons folgend legten sie Anliegen vor, und was für Antworten mussten sie zur Kenntnis nehmen! Aussageschwache Worte, weitgehend inhaltsarme Darlegungen mit dem Fazit der Regierung, die Sache als erheblich zu erklären, aber gleich als erfüllt abzuschreiben. Natürlich ist es lediglich ein Prüfungsauftrag, aber die Antworten sind dürftig, teilweise unvollständig und auch nicht immer korrekt.

Konkret zu Frage 1: Die Regierung legt dar, der öV sei mit den aktuellen Massnahmen genügend attraktiv. Die Jugendlichen sind klar der Meinung, dass der öV attraktiver gestaltet werden muss. Die Antwort, alles sei i.O., ist unbefriedigend.

Konkret zu Frage 2: Die Jugendlichen legten dar – gerade auch unter Berücksichtigung der Situation in ihren vier Dörfern –, dass die Randzeiten noch ungenügend mit Angeboten abgedeckt sind und der Moonliner unbedingt noch ausgebaut werden sollte. Die Auslastung der aktuellen Moonlinerlinien nehmen sie als sehr gut wahr. Koordination und Verrechnung der bestellten Dienstleistungen an die Gemeinden können wohl nicht allen Ernstes als ausreichend betrachtet werden, wie es der Regierungsrat darstellt.

Konkret zu Frage 3: Die fehlenden Sitzplätze zu den Stosszeiten sind ein echtes Problem. Einerseits mussten die Jungen im Alltag feststellen, dass nicht einmal mehr das Aufstehen der Jugendlichen genügend Sitzplätze für ältere Menschen ergibt und die stehenden alten Menschen vor anhaltendem Umfallen bedroht sind. Dies ist gefährlich und hemmt den Gebrauch des öV. Gerade im Winter, teils auch bei Regenwetter, seien die Platzverhältnisse sehr prekär.

Konkret zu Frage 4: Den Jugendlichen werden geltende Tarifsysteme vorgestellt, die sie aus dem Alltag schon längst kennen. Auch die aktuellen Reduktionen kennen sie bestens. Förderung, Anerziehung der Jugendlichen zum Gebrauch des öV scheinen ihnen aber dringlich, und da ist kein Ansatz in der Antwort der Regierung erkennbar.

Auch mit den generellen Äusserungen sind die Jugendlichen in keiner Art und Weise zufrieden. Es scheint ihnen und auch mir, dass die Regierung die ökologischen Probleme verkennt und vollständig ausblendet, dass die Jungen durchwegs bereit wären, persönliche Opfer zu erbringen. Mit den Jungen kam ich überein, dass dieser Auftrag so nicht erfüllt ist. Sie fühlen sich in keiner Art und Weise ernst genommen. Konkret schlagen sie der Regierung vor, die Attraktivität des öV für Jugendliche zu steigern. Es gilt Folgendes zu bedenken: Wenn Jugendliche sich an die Nutzung des öV gewöhnen und positive Erfahrung damit machen, werden ihre Aktivitäten mit dem Individualverkehr mutmasslich auch in Zukunft längerfristig geringer. Dabei wird die Umwelt geschont, und es hat auch strassenverkehrstechnisch ausschliesslich Vorteile.

In der gegenwärtigen Rezession scheint es über Parteigrenzen hinweg prüfenswert, den Konsumenten/Konsumentinnen zusätzliche finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen, um den Konsum zu fördern. Konkret entstand am Montagabend mit den Jungen die Idee, dass der Kanton allen nichterwerbstätigen Jugendlichen bis 25 Jahre, die ein Jahresstreckenabo oder ein GA gekauft haben, einen «öV-Scheck» von 200 Franken pro Jahr abgeben soll. Dieser kann dann für das nächste Jahresabo eingelöst werden. Bei der aktuellen Preissituation kann das ganz konkret zur Folge haben, dass Junge auf ein Jahresabo umsteigen und den öV zum persönlichen Selbstverständnis werden lassen. Und dies hätte erzieherische Wirkung.

Mit der Erheblicherklärung des Auftrags ohne Abschreibung kann die Umsetzung dieser Idee, aber auch die Entwicklung weiterer Ideen vorangetrieben werden. Die flotten Jungs haben es verdient, dass die Regierung nach Möglichkeiten sucht, ihre Anliegen zumindest teilweise zu erfüllen.

An meinem Auftrag halte ich fest und bitte Sie, dem Anliegen von Amir, Daniel, Jonas und vom Samuel Schub zu geben, den vorliegenden Auftrag erheblich zu erklären ohne abzuschreiben. Geben wir den Jugendlichen die Chance, die Erfahrung zu machen, dass ihr Engagement in unserer Gesellschaft erwünscht ist, ernst genommen wird und etwas in Bewegung setzen kann.

Walter Straumann, Vorsteher des Bau- und Justizdepartements. Inhaltlich kann ich nicht mehr viel beitragen. Was jetzt gesagt worden ist, geht wirklich in die falsche Richtung. Es ist schön und gut und auch notwendig, junge Leute ernst zu nehmen. Ernst nehmen heisst aber noch lange nicht, jeden Wunsch zu erfüllen. Wir sind kein Jugendparlament, und wir haben die Aufgabe, Wünsche und Bedürfnisse der Jugendlichen richtig einzuordnen. Man darf das Fuder auch auf diesem Gebiet nicht überladen. Wenn man es so macht, wie es der Auftraggeber und Absender im Sinn hat, kommen wir im öffentlichen Verkehr nicht weiter. Wir haben vorhin ein Globalbudget beschlossen in einer Höhe, die erstmalig ist im Kanton Solothurn. Wir geben viel Geld für den öffentlichen Verkehr aus, und wir geben es gut aus. Zu sagen, man mache nichts, ist geradezu zynisch und kann ich nicht verstehen. So bringen wir den öffent-

lichen Verkehr nicht dorthin, wo wir ihn gerne wollen. Ich bitte Sie, Mass zu halten und nicht in alte Grabenkämpfe zwischen öffentlichem und Individualverkehr zurückzufallen.

Abstimmung	
Für Erheblicherklärung	63 Stimmen
Dagegen	19 Stimmen
Für Abschreibung	Grosse Mehrheit

A 117/2008

Auftrag überparteilich: Änderung der Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr

Es liegen vor:

a) Wortlaut des Auftrags vom 27. August 2008 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 31. März 2009:

1. *Auftragstext.* Der Regierungsrat wird beauftragt, die Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr, insbesondere § 13, derart zu ändern, dass Nachtangebote möglich sind. Zudem wird er beauftragt, dem Kantonsrat, die für die Aufnahme der Nachtangebote ins Grundangebot erforderlichen Mittel, im Rahmen des Globalbudgets 2010/11 für den öffentlichen Verkehr zu beantragen.

2. *Begründung.* In den Regionen Solothurn, Grenchen und Aarau bestehen bereits Moonliner- und Staarliner-Linien und auch im Bereich des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) sollen Nachtlinien angeboten werden. Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat erst kürzlich beschlossen, Nachtangebote in den dortigen Leistungsauftrag aufzunehmen. Ein solches Angebot muss nun auch für den Kanton Solothurn realisiert werden.

Folgende Gründe sprechen dafür:

- Sicherheit (z.B. Heimfahrt nach Alkoholgenuss).
- Fahrgäste, welche die Möglichkeit haben, mit dem Nachtangebot zurückzufahren, stärken die öV-Linien im Regelangebot, da sie bereits für die Hinfahrt den öV benutzen.
- Reduktion des PW-Verkehrs.
- Es profitieren nicht nur die Nutzer selbst, sondern vielfach auch die Eltern, die ohne öV-Nachtangebot ihre Jugendlichen nachts abholen müssen (je 2 PW-Fahrten vermeiden).
- Der Beitrag der öffentlichen Hand ist relativ bescheiden, da die Nachtangebote nur mit Zuschlag nutzbar sind, und die Benutzer damit selbst einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des Nachtangebotes leisten.
- Der Kanton Solothurn soll attraktiv bleiben und seine Attraktivität noch steigern.

3. *Stellungnahme des Regierungsrats.* In der Vergangenheit sind in mehreren Regionen des Kantons Solothurn in Kooperation zwischen den Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs und den Gemeinden Nachtangebote entstanden. Folgende Angebote sind von den Gemeinden fürs Fahrplanjahr 2009 bestellt worden:

- **TNW-Nachtnetz:** In den Wochenendnächten wird im Gebiet des TNW Tarifverbunds Nordwestschweiz ein aufeinander abgestimmtes Angebot von Bahn, Tram und Bus geschaffen, das für die Kunden attraktiver ist als die bislang von einzelnen Transportunternehmungen betriebenen Nachtangebote. Grosse Teile der Solothurner Regionen Dorneck und Thierstein werden dabei von der S-Bahn-Linie Laufen – Basel – Olten und den Buslinien von PostAuto und der BLT bedient. Die Gemeinden Grindel, Bärschwil, Fehren, Meltingen, Nunningen und Himmelried haben keine Leistungen des TNW-Nachtnetzes bestellt. Die übrigen Gemeinden haben im Hinblick darauf, dass sie die Abgeltungen dieses Angebots alleine finanzieren müssen, nur je eine Fahrt bestellt. Dem gegenüber haben die Kantone Basel-Landschaft und Aargau auf den Buslinien des TNW-Nachtnetzes in einer ersten Stufe zunächst zwei Fahrten pro Wochenendnacht bestellt.
- **Moonliner:** Die im Kanton Solothurn verkehrenden Linien werden vom RBS Regionalverkehr Bern Solothurn, BSU Busbetrieb Solothurn und Umgebung und BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung betrieben. Neben den Relationen Bern–Solothurn und Bern–Biel–Grenchen verkehren seit 2008 als

Versuchsbetrieb drei Linien ab Solothurn, welche die Stadt Solothurn, die Bezirke Lebern und Waseraam sowie Berner Gemeinden im Oberaargau und auf der Nordseite des Bucheggbergs bedienen.

- Staarliner: Das Nachtangebot des BBA Busbetriebs Aarau bedient ebenso wie die BBA-Linien des Regelverkehrs die Solothurner Gemeinden Erlinsbach, Eppenber-Wöschnau, Schönenwerd und Gretzenbach.
- Im Thal wird von PostAuto bei speziellen Anlässen, an ca. 6 bis 10 Nächten pro Jahr, ein auf diese Anlässe abgestimmtes Nachtangebot gefahren.
- In der Region Olten Gösigen Gäu besteht zur Zeit kein Nachtangebot.

Mit Ausnahme der Region Thal verkehren die Nachtbusse ganzjährig in den Nächten Freitag/ Samstag und Samstag/Sonntag sowie an bestimmten Feiertagen (Silvester, Fasnacht, 1. August).

Historisch haben sich unterschiedliche Systeme in Bezug auf das Angebot und die Tarife gebildet. Allen Angeboten gemein ist, dass sie zu einem grossen Teil durch die Benutzer finanziert werden, welche ein erhöhtes Beförderungsentgelt in Form von Zuschlägen zum Regeltarif (Staarliner, TNW-Nachtnetz, einheitlicher Zuschlag im Tarifverbund A-Welle in Vorbereitung) beziehungsweise einen Sondertarif (Moonliner) entrichten müssen. Nach Abzug allfälliger Sponsorenbeiträge verbleibende Fehlbeträge werden heute im Kanton Solothurn von den bedienten Gemeinden übernommen, welche das Angebot direkt bei den Transportunternehmungen bestellen.

Die Grundangebotsverordnung lässt eine finanzielle Beteiligung des Kantons Solothurn im Rahmen der öV-Finanzierung nicht zu. Die Bestellung der Nachtangebote durch die Gemeinden führt vermehrt zu Abstimmungsproblemen und z. B. zu einem inhomogenen Angebot innerhalb der Nordwestschweiz, da einzelne Gemeinden nur eine Fahrt, andere gar kein Angebot bestellt haben, hingegen die Kantone Basel-Landschaft und Aargau auf den Buslinien in den ähnlich strukturierten Gebieten des TNW-Gebietes zwei Abfahrten pro Wochenendnacht bestellen.

Wir erachten die heutigen Angebote in der Nordwestschweiz sowie in den Agglomerationen Solothurn – Grenchen und Aarau für gute Lösungen, um an den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag den heute geänderten Anforderungen der Benutzer gerecht zu werden. Eine Vereinheitlichung der Nachtangebote innerhalb des Kantons Solothurn ist hingegen nicht zielführend, da die Nachtangebote jeweils innerhalb der Wirtschaftsräume Nordwestschweiz (TNW-Nachtnetz), Bern–Solothurn (Moonliner), Olten Gösigen Gäu (noch kein Angebot) und Aarau (Staarliner) auf die entsprechenden Bedürfnisse und Anforderungen der mitbestellenden Nachbarkantone abzustimmen und als homogenes Ganzes umzusetzen sind.

Wir stimmen selbstverständlich den unter Ziffer 2 vorgebrachten Überlegungen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu. Wir erachten den Erhalt beziehungsweise eine moderate Weiterentwicklung der bestehenden Nachtangebote und eine Erweiterung auf die heute nicht bedienten Regionen als sinnvoll. Wir stellen indessen in Frage, ob dies eine Aufgabe der öffentlichen Hand im Sinne des Grundangebotes ist.

Erfahrungen zeigen, dass es sich beim Nachtverkehr nicht nur um einen sehr teuren Verkehr (Nachtschläge für das Personal, Sicherheitsfragen), sondern auch um einen wenig mit dem traditionellen öV vergleichbaren Verkehr handelt. Das zeigt sich auch darin, dass nur eine kleine Anzahl von Solothurner Gemeinden vom Nachtangebot profitieren. Daher lehnen wir eine Aufnahme in das Grundangebot ab, zumal die Aufnahme solcher nur wenigen Gemeinden zukommender Angebote in die Grundangebotsverordnung den im solothurnischen öffentlichen Verkehr herrschenden Solidaritätsgedanken arg strapazieren würde.

Die erhöhte Mitfinanzierung der Nachtangebote durch die Benutzer hat sich – auch bei Nachtverkehren ausserhalb des Kantons Solothurn – bewährt. Die Nachtangebote im Kanton Solothurn müssen deshalb auch weiterhin durch erhöhte Beiträge der Nutzer in Form von Zuschlägen bzw. Sondertarifen zur Finanzierung beitragen. Die ungedeckten Kosten müssen nach wie vor von den (wenigen) bedienten Gemeinden übernommen werden.

Eine Abgeltung für die heutigen Nachtangebote, die Einführung solcher Angebote auf entsprechende Relationen in den heute nicht bedienten Relationen und die Umsetzung des Angebotes des TNW-Nachtnetzes auf dem Solothurner Gebiet, analog zum Angebot im übrigen Verbundraum, würde voraussichtlich Kosten in der Höhe von etwa Fr. 500'000.00 auslösen. Diese Mittel sind bisher im Globalbudget für den öffentlichen Verkehr nicht vorgesehen und müssten im Rahmen des Globalbudgets 2010-2011 vom Kantonsrat zusätzlich bewilligt werden.

Das Bau- und Justizdepartement ist bereit, die Koordination der Nachtangebote und deren Prüfung für die betroffenen Gemeinden zu übernehmen. Eine Änderung der Grundangebotsverordnung lehnen wir ab.

4. *Antrag des Regierungsrats.* Nichterheblicherklärung.

b) Zustimmender Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 28. Mai 2009 zum Antrag des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Christian Imark, SVP, Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Dieser Auftrag verlangt, die Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr so zu ändern, dass Nachtangebote möglich sind. Ausserdem sollen die erforderlichen Mittel im Zusammenhang mit dem Globalbudget 2010/2011 beantragt werden. Dazu ist primär zu sagen, dass die erforderlichen Mittel im Rahmen des Globalbudgets 2010/2011 nicht mehr durch den Regierungsrat beantragt werden können. Die Regierung hat das Globalbudget bereits vorgelegt, die UMBAWIKO hat darüber befunden und der Kantonsrat es vorhin gutgeheissen. Bei einer Erheblicherklärung des Auftrags würde also ein Nachtragskredit erforderlich.

Regierung und UMBAWIKO haben grundsätzlich Verständnis für das Anliegen der Auftraggeber. Der Erhalt bzw. eine moderater Weiterentwicklung der bestehenden Nachtangebote und eine Weiterentwicklung auf die zum jetzigen Zeitpunkt nicht bedienten Regionen erachten Regierung und Kommission für sinnvoll. Eine Mehrheit der UMBAWIKO stellt allerdings in Frage, ob dies eine Aufgabe der öffentlichen Hand im Sinn des Grundangebots sei. In der regierungsrätlichen Antwort wird den Auftraggebern Entgegenkommen signalisiert im Zusammenhang mit einer verbesserten Koordination der bestehenden Angebote.

Die UMBAWIKO beantragt Ihnen Zustimmung zum Antrag des Regierungsrats auf Nichterheblicherklärung. Folgende Gründe haben zu diesem Entscheid geführt. Man hat den Eindruck, und das wird auch von Befürworterkreisen bestätigt, dass sich Busunternehmen zurücklehnen und auf eine Unterstützung des Kantons warten, damit sie schlussendlich nur noch sagen können, was das ganze Angebot kosten soll. Es gibt viele private Transportorganisationen, die von nächtlichen Aufträgen profitieren und auch selbsttragend sind. Es kann daher nicht im Interesse des Staats sein, solche Steuern zahlende Transportorganisationen zu konkurrenzieren und ihnen mit staatlich finanzierten Nachtangeboten den Wind aus den Segeln zu nehmen. Der öffentliche Verkehr ist für den Kanton finanziell ein sehr stark wachsender Bereich. Im Globalbudget 2010/2011 sind insgesamt Mehrkosten von 4 Mio. Franken enthalten, was knapp 5,5 Prozent des Gesamtbetrags entspricht. Müssen zusätzlich Nachtangebote sichergestellt werden, die noch nicht im Globalbudget enthalten sind, laufen wir Gefahr, die Kontrolle über die steigenden Kosten in diesem Bereich zu verlieren. Es sind bereits Bestrebungen für Kosteneinsparungen im Kanton Solothurn traktandiert, und zwar in allen möglichen Bereichen der öffentlichen Hand. Schaut man in den IAFP, kommen finanziell wieder düstere Zeiten auf den Kanton Solothurn zu. Durch das Erfüllen der ständig steigenden Bedürfnisse in diesem Bereich könnte der Übereifer unter Umständen sehr schnell zu einem Bumerang werden. Persönlich bin ich der Meinung, wenn man anschaut, was man in der heutigen Zeit in der Stadt für Preise für Drinks bezahlen muss, dann ist die Heimfahrt auch für jeden Vieltrinker locker finanzierbar. Letztendlich geht es darum, wer all die Angebote zahlen soll. Ich finde es persönlich unverantwortlich, wenn man ein Begehren gutheisst, ohne sich gleichzeitig mit Fragen der Finanzierung auseinanderzusetzen, wie es im Zusammenhang mit diesem Geschäft getan wird. Im Rahmen des Jugendpolittag 2008 war der öV ein wichtiges Thema. Die grosse Zahl verkehrspolitischer Vorstösse, die in dieser Session behandelt werden, ist eine direkte Folge davon. Ich appelliere in diesem Zusammenhang an die anwesenden Kantonsrätinnen und Kantonsräte, sich auch über die Verantwortung ihres Amtes und vor allem über die Verantwortung gegenüber den Steuerzahlerinnen und Steuerzahler zu besinnen. Wir sind kein Jugendparlament, sondern der Kantonsrat des Kantons Solothurn. Das vorliegende Begehren ist höchstens wünschbar, nicht aber notwendig und schon gar nicht unabdingbar.

Die UMBAWIKO beantragt Ihnen Zustimmung zum Antrag des Regierungsrats auf Nichterheblicherklärung. Die SVP tut dies ebenfalls.

Christine Bigolin Ziörjen, SP, Präsidentin. Erlauben sie mir eine Bemerkung zu diesem Votum. Es wäre hilfreich, in Zukunft Voten im Namen der Kommission von der persönlichen Stellungnahme zu trennen. Man kann ja jederzeit als Einzelsprecher das Wort verlangen.

Sandra Kolly, CVP. Die bereits bestehenden und teilweise erfolgreichen Nachtverkehrsangebote zeigen, dass ein Bedürfnis vorhanden ist. In den Städten und Agglomerationen werden Nachtbusse erfahrungsgemäss in der Regel gut bis sehr gut benutzt; in den Dörfern ausserhalb hingegen rentieren sie eher schlecht. Selbst interessierte Gemeinden verzichten deshalb teilweise aus Kostengründen darauf. Die Region Olten-Gösgen-Gäu steht punkto Nachtbusangebot zurzeit im Abseits, indem überhaupt kein entsprechendes Angebot mehr besteht. Das Ausgehverhalten der jungen Leute hat sich in den letzten

Jahren gewandelt. Besucht werden weniger Anlässe im eigenen Dorf oder in der Region, in den Ausgang geht man nach Zürich, und wenn dort nichts läuft, nach Basel, Luzern usw. Die Anlässe werden in der Regel nicht mit dem öV, sondern mit dem Auto besucht. Die jungen Leute spannen zusammen, fahren gemeinsam oder leisten sich ein Taxi und teilen sich das Fahrgeld. Vor elf Uhr abends läuft sowieso nichts, nach Hause kommt man irgendeinmal in den frühen Morgenstunden.

Die CVP/EVP/glp-Fraktion anerkennt das Bedürfnis nach Nachtbussen. Eltern sind beruhigt, wenn sie wissen, dass die Kinder nachts mit dem öV heimkommen, und sie müssen sie auch nicht selber abholen, was dem Umweltschutz zugute kommt. Mit einer flächendeckenden Aufnahme ins öV-Grundangebot würden dem Kanton aber grosse Kosten entstehen. Es stellt sich die Grundsatzfrage, was für den Kanton Pflicht, was Kür oder, anders gesagt, was wünschbar und was machbar sei. Weil ohnehin nicht alle Gemeinden von einem Nachtangebot profitieren können und die einzelnen Ansprüche sehr unterschiedlich sind, sind individuelle Lösungen gefragt. Eine knappe Mehrheit der Fraktion ist deshalb der Ansicht, dass vor allem die Gemeinden gefordert sind und es nicht Aufgabe des Kantons sein kann, ein flächendeckendes Angebot von Nachtbussen ins Grundangebot aufzunehmen. Unsere Fraktion begrüsst aber, dass der Kanton eine Arbeitsgruppe einsetzt, welche die Koordination und Prüfung von Nachtangeboten für die betroffenen Gemeinden übernimmt und sich der Problematik rund um zusätzliche Angebote annehmen wird. Die Koordination durch den Kanton macht Sinn. Die Finanzierung der Nachtbusse hingegen kann nicht beim Kanton liegen. Vielmehr müssen die Busse wie bisher durch die Benutzer finanziert werden, indem zum normalen Billett ein Zuschlag erhoben wird und allfällige verbleibende Fehlbeträge von den Gemeinden getragen werden, die das Angebot bestellt haben. Eine knappe Mehrheit der CVP/EVP/glp-Fraktion stimmt deshalb dem Antrag des Regierungsrats auf Nichterheblicherklärung zu. Eine Minderheit ist der Ansicht, der Kanton sollte den ersten Schritt tun.

Philipp Keel, Grüne. Das Nachtbusangebot ist eine Sicherheit für junge Erwachsene und Eltern. Besonders für die Eltern bedeutet es auch eine Entlastung; wir können dies nachfühlen, wissen wir Jungen doch, was es bedeutet, uns um 2 Uhr morgens oder später abholen zu müssen. Gleichzeitig dient es auch der Verkehrssicherheit. Es ist ein Grundbedürfnis, und für ein Grundbedürfnis braucht es ein Grundangebot, und zwar flächendeckend, ohne dass Randregionen benachteiligt werden. Wir von den Grünen finden dies sehr wichtig und werden den Auftrag erheblich erklären.

Irene Froelicher, FdP. Eine Mehrheit der FdP-Fraktion spricht sich gegen den Auftrag aus, und zwar deshalb, weil die Gemeinden wie bisher selber definieren sollen, welche Nachtangebote sie möchten, und dies auch selber regeln, zusammen mit andern Gemeinden und zum Teil über die Kantonsgrenzen hinaus. Alle bestehenden Angebote sind so entstanden und haben sich bewährt. Im Bucheggberg sind mehrere Gemeinden daran, ein Nachtbusangebot anzubieten. So entsteht in jeder Region ein bedarfsgerechtes Angebot. Wir begrüssen aber, dass der Kanton für die Koordination und Prüfung des Angebots den Gemeinden behilflich sein will, wenn sie dies wünschen. Das wird vor allem für die kleineren Gemeinden und auch bei Uneinigkeit unter den Gemeinden eine Hilfe sein.

Ganz grundsätzlich stellt sich aber die Frage, ob ein Nachtbusangebot eine Aufgabe der öffentlichen Hand – Kanton oder Gemeinden – sei oder nicht. Auch wenn der Auftrag aufgrund von Wünschen am letztjährigen Jugendpolittag entstanden ist, habe ich persönlich damit etwas Mühe. Wir müssen uns gut überlegen, welche Signale wir damit aussenden. Es kann nicht sein, dass der Staat den Jugendlichen jeden Stein aus dem Weg räumt. Wer in den Ausgang will, sollte alt genug sein, um seine Heimkehr selber zu organisieren. Trauen wir den Jugendlichen nichts mehr zu? Es geht soweit, dass die Eltern den «armen» Kindern bei der Papiersammlung mit dem Auto helfen. Es kann doch nicht sein, dass der Staat jedes Bedürfnis befriedigen muss, vor allem, wenn es um Konsumbedürfnisse wie das vorliegende geht. Die Anspruchshaltung, die in unserer Gesellschaft immer ausgeprägter ist, wird so verstärkt, und es bereits den Jungen wird vermittelt, dass es bequemere Wege gibt als eigenverantwortliches Handeln. Dann beklagt man sich, die Jungen seien immer weniger belastbar! Aus der Erziehungsarbeit bei den eigenen Kindern wissen wir, dass es ihnen nicht gedient ist, wenn man ihnen jeden Wunsch erfüllt. Man macht sich zwar kurzfristig beliebt, aber später sind sie uns in den meisten Fällen dankbar. Das hat nicht damit zu tun, die Kinder und ihre Wünsche nicht ernst zu nehmen, im Gegenteil. Mit einem gut begründeten Nein begegnen wir den Kindern und Jugendlichen als Partner und nicht als blosser Befehlsempfänger ihrer Bedürfnisse.

Eine Mehrheit der FdP-Fraktion findet, es müsse auf Gemeindeebene diskutiert werden, ob dem Wunsch nach einem Nachtbusangebot zu entsprechen sei oder nicht. Wenn dies eine oder mehrere Gemeinden wollen, sollen Nutzer und Gemeinden die Angebote auch zahlen.

Hans-Jörg Staub, SP. Ich rede als Fraktionssprecher und zugleich als Erstunterzeichner des Auftrags. Als Erstunterzeichner nach dem Ausscheiden von FdP-Kantonsrat Kurz Henzi aus Dornach vorab Folgendes:

Der Auftrag hat seinen Ursprung im Schwarzbubenland. Er ist anlässlich einer Ammännerkonferenz mit Einbezug von Kantonsvertretern aus dem Schwarzbubenland, sprich aus dem Bezirk Dorneck-Thierstein, geboren worden. Ein Hauptgrund war Folgender: Viele, namentlich kleinere Gemeinden, sehen sich aus finanziellen Gründen nicht in der Lage, zusätzlichen Aufwendungen im öV-Bereich zu übernehmen. In ihrer Antwort erweckt die Regierung den Eindruck, gewisse Thiersteiner Gemeinden wollten sich nicht an diesen Nachtlinien beteiligen. Dieser Eindruck ist falsch. Die Gemeinden sind sehr wohl an zusammenhängenden Linien interessiert, aber ihnen fehlen schlicht die finanziellen Mittel. Bei Steuerfüssen von zum Teil 130 Prozent und mehr und einem Pro-Kopf-Verschulden von mehreren Tausend Franken sind die Beträge aus den Budgets gestrichen oder gar nicht erst aufgenommen worden. Das führte zwangsläufig dazu, dass Nachtlinien nicht oder nicht mehr in der ursprünglich geplanten Variante ausgeführt werden konnten. 12 von 13 Kantonsrätinnen und Kantonsräten aus dem Schwarzbubenland haben den Auftrag denn auch unterzeichnet. Dass der 13., Christian Imark, nun als Kommissionssprecher der UMBAWIKO gegen den Auftrag votiert, ist wohl legitim, aus meiner Sicht aber zumindest zu hinterfragen und als mit wenig Fingerspitzengefühl abzuhaken. Vor den Wahlen haben alle Parteien versprochen, den finanziell schlechter gestellten Gemeinden zu helfen. Hier haben Sie nun eins zu eins die Möglichkeit, aktive Unterstützung anzubieten.

Die SP-Fraktion ist seit jeher für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Es ist daher auch wenig erstaunlich, dass sie den Auftrag einstimmig unterstützt. Die vielen Gründe, die für Erheblicherklärung sprechen, will ich nicht noch einmal aufzählen. Man hat letzte Woche in der Basler Zeitung lesen können, die Erwartungen im Zusammenhang mit den Nachtangeboten im Tarifverbund Nordwestschweiz seien bei weitem übertroffen worden. Das Nachtnetz sei trotz Zuschlag ein Renner. Bei den BLT-Bussen beispielsweise konnte innert kürzester Zeit eine Vervierfachung der Passagierzahlen registriert werden. Dieser Erfolg wird darauf zurückgeführt, dass das Nachtangebot als Gesamtsystem funktioniert. Zudem schaffe der Einsatz von genügend Sicherheitspersonal das nötige Vertrauen. Es ist daher äusserst wichtig, dass der Kanton Solothurn als verlässlicher Partner auftritt und die überregionale oder interkantonale Zusammenarbeit nicht blockiert oder verhindert. Der Auftragstext verlangt, es seien die «erforderlichen Mittel» ins Globalbudget 2010/2011 aufzunehmen. In seiner Antwort geht der Regierungsrat von 500'000 Franken aus. Es geht aber sicher auch günstiger. Ich habe volles Vertrauen in Regierungsrat Walter Straumann; er ist ein ausgezeichnete Verhandlungspartner. So konnte man lesen, dass er letzte Woche für den Kanton Solothurn sage und schreibe einen ganzen See für 27 Franken gekauft hat, und zwar den Baslerweiher in Seewen. Mit einem Zuschlag von 5 Franken für Nachtangebote kann ich gut leben; das wird keinen umbringen.

Nun aber zurück zum Auftrag. Es kann doch nicht angehen, einen Auftrag nur wegen unterschiedlicher Auffassung der Finanzierung quasi im Keim zu ersticken. Es ist unbestritten, dass nicht alle Solothurner Gemeinden in den direkten Genuss kommen, aber man kann deswegen doch nicht diejenigen Gebiete, Regionen und Gemeinden, die ihre Hausaufgaben gemacht haben, mit diesem Argument abstrafen. Es zahlen ja schliesslich auch nicht alle Gemeinden 85 Prozent an die Lehrerlöhne. Es ist ein Geben und Nehmen. Die grosse Anzahl Unterschriften unter den Auftrag lässt mich hoffen, dass es nicht bei Lippenbekenntnissen bleibt, sondern man den Auftrag erheblich erklärt und aktiv mithilft, Solothurn zu einem noch attraktiveren Kanton zu machen.

Die Fraktion SP unterstützt den Auftrag einstimmig und ist für Erheblicherklärung.

Heinz Glauser, SP. Der Kommissionssprecher sagte es: Der Auftrag verlangt nichts anderes, als dass die Verordnung über das Grundangebot so geändert wird, dass Nachtangebote möglich sind. Ich will nicht alles wiederholen, was schon gesagt worden ist, sondern mich speziell auf Olten konzentrieren. Ich bin nicht mehr der Jüngste, aber doch einer von denen, die an einem Wochenendtag in Olten nachts um 1 oder 1.30 Uhr am Bahnhof stehen und eigentlich noch gerne heimgingen – zusammen mit 100 oder 150 andern Personen. Wir haben das Nachtangebot in Olten nicht mehr. Auch Taxis gibt es kaum, und wenn, habe ich schon dreiviertel Stunden auf eines gewartet. Wie wir gehört haben, finanzieren sich die Nachtangebote praktisch selber. Die Jungen, die in den Ausgang gehen, sind bereit, den Zuschlag zu zahlen – einen Fünfliber oder 10 Franken. Irene Froelicher sagte, die Jungen gingen mit dem Auto in den Ausgang. Das stimmt nur zum Teil. Wer keines hat, benutzt abends den öV und steht dann ohne Heimkehrmöglichkeit da. Wir wären es auch diesen Jungen schuldig, die Möglichkeit, nachts heimzukommen, zu bieten. Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat erst kürzlich beschlossen, das Nachtangebot in den Leistungsauftrag aufzunehmen. Warum können wir das nicht auch? Ich bitte Sie, den Antrag erheblich zu erklären.

Hans Abt, CVP. Was Hans-Jörg Staub sagte, kann ich voll unterstützen. Eine grosse Minderheit unserer Fraktion ist der Meinung, dass das Nachtangebot ins Grundangebot aufgenommen werden soll. Es ist eine Tatsache, dass der Freizeitverkehr bereits grösser ist als der Berufsverkehr. Der Tarifverbund Nord-

westschweiz (TNW) in den Kantonen Basel-Stadt, Baselland, der Region Fricktal des Kantons Aargau und insbesondere im Schwarzbubenland gilt schweizweit als Erfolgsmodell. Es wird natürlich vor allem von Jugendlichen, aber immer mehr auch von älteren Menschen genutzt. Weil der TNW als Vorreiter den Erfolg nachweisen kann, möchte ich Sie bitten, den Auftrag erheblich zu erklären.

Eine Bemerkung zum Kommissionsprecher. Es ist nicht fair und nicht akzeptabel, dass der Kommissionsprecher seine persönliche Meinung in die Kommissionsmeinung hineinverpackt. Aber es ist symptomatisch für diese Person.

Susanne Koch Hauser, CVP. Als Dorneck-Thiersteiner Kantonsrätin und auch im Namen der Thiersteiner Gemeindepräsidenten, die mich gebeten haben, dies hier zu deponieren, bitte ich Sie, den Auftrag erheblich zu erklären. Warum? Unser Kanton ist öV-mässig eingebettet ins Verkehrssystem der umliegenden Kantone Aargau, Baselland und Basel-Stadt sowie Bern. Diese Kantone haben die Vorteile eines guten Nachtangebots erkannt und deshalb gesetzliche Grundlagen für die Mitfinanzierung durch den Kanton geschaffen. Auch unser Kanton sollte diesen Schritt tun. Das Nachtangebot soll auf einer gesetzlichen Grundlage basierend vom Kanton nicht nur geplant und koordiniert werden, wie dies der Regierungsrat vorschlägt, sondern auch bestellt werden. Mit einem Angebot, das über die Tagesstruktur hinausgeht, wird automatisch auch mehr Nachfrage am Tag generiert, wie diverse statistische Zahlen zeigen. Die Nachtangebote, die jetzt zum Teil auf freiwilliger Basis von einzelnen Gemeinden angeboten werden und auch ein Erfolgsmodell sind – durchschnittlich werden pro Wochenende 20 Personen mit dem Sportbus von Zwingen bis Erschwil transportiert –, werden nicht nur von Jungen, sondern auch von älteren Personen benutzt. Es sind sichere Angebote, die mithelfen, Autounfälle zu verhindern. Ein erfolgreicher Nachtverkehr kann nur gemacht werden, wenn der Kanton über eine moderne und zukunftsgerichtete Gesetzgebung verfügt, womit einheitliche Angebote in den Subsystemen durchgesetzt werden können. Ich bitte Sie, den Auftrag erheblich zu erklären.

Ernst Zingg, FdP. Lieber Christian Imark, ich schätze dich persönlich und möchte deshalb deinen Appell an den gesunden Menschenverstand nicht kommentieren. 35 Kolleginnen und Kollegen haben einen Auftrag unterzeichnet, darunter auch Finanzleute, die wissen, wie es mit den Finanzen unseres Kantons steht. 35 Kolleginnen und Kollegen haben einen Auftrag unterzeichnet, und ich meine, sie sollten heute immer noch gleicher Meinung sein wie zum Zeitpunkt der Unterzeichnung, denn die Gründe sind immer noch dieselben. Es war jetzt die Rede von Verkehrssicherheit, Stärkung des öV und Kosten, die für die öffentliche Hand einigermassen erträglich sind, von Kundenzuschlag, der auch gezahlt wird, von der Attraktivitätssteigerung für unseren Kanton, auch weil ein Nachtangebot über die Kantonsgrenzen hinaus funktioniert. Wichtig scheint mir, was Philipp Keel angedeutet hat: nicht nur 14- bis 18-Jährige nutzen das Angebot! Sie sollten sich einmal meine Mappe an Reaktionen über die Schliessung des Angebots seitens des Kantons Aargau in den Solothurn hinüber anschauen. Gemeldet haben sich Berufsleute, die in den Städten Zürich, Basel und Bern tätig und zwischen 25 und 45 Jahre alt sind, gemeldet haben sich aber auch Eltern, die besorgt sind über ihre Kinder, auch wenn sie schon volljährig sind.

Zur Stellungnahme des Regierungsrats. Erstens wird das TNW-Nachtnetz mit Moonliner und Staarliner beschrieben und zweitens ist klar nachzulesen, das in der Region Olten-Gösgen-Gäu kein Nachtangebot mehr besteht, ausgenommen einige Gemeinden, die sich am Staarliner anhängen können, der bis Aarau geht. Weiter führt der Regierungsrat aus, die Bestellung von Nachtangeboten durch die Gemeinden führe zu Abstimmungsproblemen, wodurch es «inhomogene Angebote» innerhalb der Nordwestschweiz gebe. Das ruft ja gerade nach einer Vereinheitlichung, um dies korrigieren zu können! Weiter steht, das heutige Nachtangebot in der Nordwestschweiz sei genügend. Eine Vereinheitlichung sei nicht zielführend – eine Aussage, die ich schlicht nicht nachvollziehen kann, wenn man vorher von «inhomogen» spricht –, und beim Nachtverkehr handle es sich um einen sehr teuren Verkehr. Offenbar wird verkannt, dass ein wesentlicher Teil von den Kunden finanziert wird. Es würden zudem nur wenige Gemeinden profitieren – wenn das Angebot nicht besteht, können zum Beispiel im Osten tatsächlich nur die fünf Gemeinden profitieren, die an der Kantonsgrenze liegen und bereit sind, ihr Portemonnaie zu öffnen. Ich weiss, es würden gerne auch andere Gemeinden profitieren, nur können sie es nicht so gut oder nicht alles zahlen. Den Solidaritätsgedanken hier zu erwähnen finde ich etwas gesucht. Wir haben schon ganz andere Geschäfte behandelt, bei denen es lösbar war.

Mein Fazit: Eine Vereinheitlichung ist nötig, wir müssen ein Angebot dort etablieren, wo es gefordert wird, nämlich an den Grenzen zu unserem Kanton bis weit in den Kanton hinein. Der Kanton Aargau hat die Vorteile gesehen und den Nachtverkehr ins Grundangebot aufgenommen. Gestern sagte mir der Stadtammann von Aarau Folgendes: Dass es von Aarau nicht mehr weiter geht, hat für die Stadt Aarau unter anderem den Nebeneffekt, dass Hunderte von Personen im Bahnhof Aarau stranden, die schlichtweg nicht nach Hause kommen – praktisch alles Solothurner, die dann nach einer Weile abgeholt werden oder, was die Jungen betrifft, bis zum Morgen warten. Diesen Nebeneffekt dürfen wir nicht ausser

Acht lassen. In der interkantonalen Zusammenarbeit würde man die Aufnahme des Nachtverkehrs ins Grundangebot sehr schätzen und begrüßen.

Markus Knellwolf, glp. Das Bedürfnis nach Nachtbussen ist unbestritten. Irene Froelicher hat unter Traktandum 4 festgehalten, das Mobilitätsbedürfnis steige stetig an, und die Politik könne gewisse Entwicklungen der Gesellschaft nicht aufhalten. Ihr Votum zum vorliegenden Geschäft erweckte fast den Eindruck, es sei auch Erziehungspolitik, wenn man den Nachtverkehr nicht ins Grundangebot aufnimmt. So wie es bei Nachtbussen vorwiegend um Bedürfnisse der Jungen geht – Herr Zingg hat dies zwar eben widerlegt –, geht es bei Bussen morgens zwischen 9 und 11 Uhr vorwiegend um die Bedürfnisse von älteren Leuten, von Hausfrauen und Hausmännern. Letztere Busse sind im Grundangebot enthalten, aber wo ist da der Unterschied? Der einzige Unterschied ist die Zeitdifferenz. Es gibt ein Mobilitätsbedürfnis, und das können wir befriedigen, indem man einen Bus zur Verfügung stellt, und ein Bus ist öV und gehört ins Grundangebot. Laut Auftrag sollen Nachtangebote möglich gemacht werden, es geht also nicht darum, in jedes hinterletzte Dorf drei Nachtbusse gratis fahren zu lassen. Die Fahrt darf etwas kosten; die Jugendlichen – und auch die älteren Personen – sind bereit, 10 Franken zu zahlen.

Herr Imark hat auf die privaten Transportgesellschaften hingewiesen, die heute schon selbsttragend funktionieren. Die Idee der Aufnahme ins Grundangebot ist nicht, dort einzusteigen und Kantonsgelder hineinzupumpen; der Kanton kann ja bei jeder Linie entscheiden, ob er sie ins Grundangebot aufnehmen will oder nicht. Bei jeder neuen Linie wird auch stets ein zweijähriger Versuchsbetrieb durchgeführt. Wenn die betreffende Linie die Kriterien nicht erfüllt, wird sie wieder gestrichen. Diesbezüglich bin ich der erste, der sagt, die Linie sei wieder aufzuheben.

Ein Wort noch zu den ökologischen Vorteilen der Nachtbusse. Es leuchtet doch ein, dass es mehr Sinn macht, Leute mit einem Bus zu transportieren, als unzählige Einzelfahrten zu tätigen. Oft fahren die Eltern ihre Kinder um 10 Uhr abends irgendwo hin und holen sie um 3 Uhr morgens wieder ab, womit jeder Weg doppelt gemacht wird. Nachtbusse sind so gesehen doppelt sinnvoll.

Aus all diesen Gründen unterstütze ich den Auftrag, ebenso wie mein glp-Kollege Markus Flury.

Remo Ankli, FdP. Noch einmal einer aus dem Schwarzbubenland, aber keine Angst, ich fasse mich kurz. Ich rede auch nicht für meine Gemeinde. Beinwil hat keinen Nachtbus und wird auch nie einen haben, wir gehen noch mit den Hühnern ins Bett und brauchen ihn nicht. Aber ich rede fürs Schwarzbubenland. Es wurde gesagt, der Auftrag sei ein Ausfluss des Jugendparlaments. Das ist nicht der Fall, initiiert hat ihn immerhin die Ammännerkonferenz Dorneck-Thierstein, und Kurt Henzi als Erstunterzeichner ist ja auch knapp über 20-jährig. Der Auftrag entspricht einem Bedürfnis, ich wiederhole nicht alles, was gesagt worden ist. Ich möchte nur noch einmal betonen: Man sollte über die Grenzen schauen. Warum sollte bei uns etwas falsch sein, das im Kanton Baselland gut und sehr erfolgreich funktioniert? Christian Imark sagte in seinem Votum zum vorangegangenen Geschäft, wenn alle sich einig seien, sei etwas faul oder stimme etwas nicht. Das wird wohl intern in seiner Partei so praktiziert. Ich zitiere SVP-Regierungsrat Jörg Krähenbühl, der im Landrat von Baselland im Mai sagte: «Auf das Nachtangebot können die beiden Basel und die Beteiligten des Tarifverbundes stolz sein. Das Angebot wird sehr gut genutzt.» Dass es funktioniert, wird also von einem Parteikollegen Christian Imarks bestätigt. Ich bitte Sie, dem Auftrag zuzustimmen, nicht zuletzt im Interesse von Regionen wie dem Schwarzbubenland, die es nicht so einfach haben.

Iris Schelbert-Widmer, Grüne. Es gibt einen Unterschied zwischen Bedürfnis und Bedarf. Bedürfnis heisst «nice to have» und Bedarf heisst «need to have». Wenn wir Ja sagen, dann nur zu einer Möglichkeit. Im Weiteren geht es überhaupt nicht darum, Jugendliche oder junge Erwachsene über alle Massen zu verwöhnen und zu verhätscheln, und es ist auch keine wirksame Erziehungsmassnahme zu sagen, wir wollten keine Nachtbusse, die Jungen sollten selber schauen, wie sie heimkommen. Ich hätte meine 18-jährige Tochter nicht gern bei einem betrunkenen Idioten im Auto auf dem Heimweg gewusst. Für die Jugendlichen und jungen Erwachsenen sind die öV-Angebote sehr wichtig. Wir verlangen von ihnen Selbstverantwortung, und die haben sie im Jugendparlament auch übernommen, indem sie klar und dezidiert sagten, was für sie wichtig wäre. In Olten findet das urbane kulturelle Leben nicht nur an den Kabaretttagen von 20 bis 24 Uhr statt; es kommen junge Leute mit dem Gleis7 von weither, gehen ins Metro, tanzen dort und stehen irgendeinmal gegen Morgen am Bahnhof. Für sie ist es wichtig, gut und sicher nach Hause zu kommen. Wenn die Wiesener in Olten ins Kino wollen, mit dem öV hinfahren und nach Kinosluss noch etwas trinken wollen, ist der letzte Bus abgefahren. Dann stehen auch sie am Bahnhof und überlegen, wie sie heimkommen. Sagen Sie bitte Ja zu dem möglichen Nachtangebot!

Annelise Peduzzi, CVP. Es ist viel gesagt worden; viel war richtig, einiges falsch. Da Christian Wanner heute nicht anwesend ist, sollte jemand ans finanzpolitische Gewissen appellieren. Es ist zwar richtig,

wenn Ernst Zingg sagte, die Kolleginnen und Kollegen, die den Auftrag unterzeichnet haben, sollten sich bitte noch daran erinnern. Aber wir haben jetzt einfach andere Zeiten. In diesem Jahr werden im Kanton Solothurn 40 bis 60 Mio. Franken weniger Steuern generiert werden. Irgendwo müssen wir das Geld einsparen. Es wird nicht schon dieses Jahr knapp werden, aber wir wissen nicht, wie es weitergeht. Wir müssen jetzt zukunftsorientiert politisieren. Vorhin ist uns ein grosser Wurf gelungen, wurde mit der grossen Kelle angerichtet, dies aus gutem Grund, und der Entscheid war richtig. Wir dürfen uns jetzt aber nicht, und das meine ich nicht despektierlich, in Pflasterlipolitik zurückziehen, sondern staatspolitische Aufgaben anpacken. Eine davon ist Sparen.

Christian Imark, SVP. Zuerst zum Sachlichen. Es wurde von Heinz Glauser und Markus Knellwolf gesagt, es gehe nicht um Mittel, sondern nur darum, dass Nachtangebote möglich seien und die Verordnung über das Grundangebot entsprechend zu ändern. Das ist natürlich nur die halbe Wahrheit. Es steht im Vorstoss, man solle die erforderlichen Mittel im Rahmen des Globalbudgets beantragen.

Zu Hans-Jörg Staub: Ich bin weder Gemeindepräsident noch Mitglied der Ammännerkonferenz, ich bin Kantonsrat und habe das Recht, da oben zu sagen und zu machen, was ich will. Eine kurze Replik an Hans Abt: Danke für die Blumen, über deine Person äussere ich mich hier drin nicht. Hingegen möchte ich mich entschuldigen, wenn ich zwei Sätze sagte und diese vorne dran als meine persönliche Meinung deklarierte.

Irene Froelicher, FdP. Markus Knellwolf sollte besser zuhören. Ich bin nicht der Meinung und habe nicht gesagt, die Politik solle oder könne keinen Einfluss auf gesellschaftspolitische Entwicklungen haben. Ich sagte nur, die Politik allein könne dies nicht.

Walter Straumann, Vorsteher des Bau- und Justizdepartements. Das Thema ist hoch relevant, nicht nur im, sondern auch ausserhalb des Ratsaals. Die Regierung anerkennt das Bedürfnis nach Nachtangeboten, ist aber der Meinung, es sei nicht Aufgabe des öffentlichen Verkehrs, das Nachtangebot zu organisieren. Es braucht regionale, mehr oder weniger massgeschneiderte Lösungen, die den Bedürfnissen in den Regionen Rechnung tragen. Dafür haben wir eine Arbeitsgruppe eingesetzt, bestehend aus den Geschäftsleitern der Solothurnischen Busunternehmungen und dem Leiter der BBA, die bis Ende Jahr vor allem dort, wo es noch nichts gibt, Vorschläge unterbreiten soll. Im Raum Solothurn funktioniert es gut, da spannen private Unternehmen mit den Gemeinden zusammen. Wenn jetzt gesagt worden ist, die Gemeinden im Schwarzbubenland hätten es nicht mehr finanzieren können, dann ist es eine recht billige Lösung, wenn sie jetzt an den Kanton gelangen. Ich höre, dass die Leute, die das Nachtangebot bräuchten, seien es Eltern oder Kinder, bereit wären, dafür auch etwas zu zahlen. Von uns aus gesehen müsste ein Nachtangebot selbsttragend sei, wie dies beim Moonliner Solothurn der Fall ist. Selbsttragend mit Hilfe von Sponsoring, der Hilfe der Gemeinden und den Benutzern, den Eltern. Es ist eben nicht eine Aufgabe, die flächendeckend zu erfüllen ist. Es sind spezielle Bedürfnisse. Deshalb bin ich überzeugt, dass man Lösungen herbeibringen kann, und zwar mindestens so schnell, wie wenn man es ins Gesetz aufnimmt und als Grundangebot deklariert. Wir haben zudem nicht die gleiche Situation wie in den Agglomerationen Basel, Zürich oder im Baselbiet, wo das Nachtangebot einfach in das bestehende S-Bahn-Angebot eingebaut werden kann. Das ist mit unseren Verhältnissen nicht vergleichbar. Gefragt sind individuelle, massgeschneiderte Lösungen. Wir werden sie zustande bringen, auch im Raum Olten, davon bin ich überzeugt. Im Übrigen haben Sie heute einen grossen Schritt vorwärts gemacht, der etwas kostet, und man muss sich jetzt überlegen, was es noch erträgt und was man angesichts anderer Aufgaben noch verantworten kann.

Abstimmung

Für den Antrag Regierungsrat (Nichterheblicherklärung)

42 Stimmen

Für Erheblicherklärung

40 Stimmen

Die Verhandlungen werden von 10.55 bis 11.25 Uhr unterbrochen.

ID 117/2009

Dringliche Interpellation Fraktion FdP: Einsetzung von Hanspeter Uster als Präsident der Kommission zur Administrativuntersuchung der Vorfälle in der Strafanstalt Schöngrün

Es liegt vor:

a) Wortlaut der Interpellation vom 23. Juni 2009 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 30. Juni 2009:

1. *Vorstosstext.* Nachdem Mitte März die Vorfälle in der Strafanstalt Schöngrün, insbesondere in der Aussenstation Bleichenberg, bekannt geworden sind und schweizweit für Aufsehen gesorgt hatten, teilte die Staatskanzlei am 23. März 2009 mit, der Vorsteher des Departement des Innern, Regierungsrat Peter Gomm, habe eine Administrativuntersuchung zu diesen Vorfällen angeordnet und mit der Untersuchung werde ein ausserkantonaler Experte beauftragt, welcher aber noch nicht bezeichnet sei. Am 28. April 2009 beschloss der Regierungsrat dann die Zusammensetzung der Kommission zur Administrativuntersuchung der Vorfälle in der Strafanstalt Schöngrün. Als Präsident setzte er Hanspeter Uster, alt-Regierungsrat des Kantons Zug, ein.

Am 8. und 9. Juni 2009 konnte dann diversen Medien entnommen werden, dass die Justizprüfungskommission des Zuger Kantonsrats (JPK) einen Bericht präsentierte, welcher Hanspeter Uster verschiedenen Versäumnisse, insbesondere ungenügende Wahrnehmung seiner Führungsfunktionen, vorwirft. Bereits im April 2008 legte ein Bericht dar, dass im Amt für Straf- und Massnahmenvollzug (ASMV) des Kantons Zug in 188 Fällen Urteile nicht korrekt vollzogen worden sind. Als Sicherheitsdirektor war Hanspeter Uster Vorgesetzter des damaligen Amtsleiters. Weil nach dem Bericht im Jahr 2008 aber noch viele Fragen offen blieben, befasste sich die JPK vertieft mit den Vorfällen, was zum Eingangs erwähnten neuen Bericht und den Vorwürfen gegen Hanspeter Uster führte.

Damit die Kommission zur Administrativuntersuchung im Kanton Solothurn ihre Arbeit in Ruhe weiterführen kann, bitten wir die Regierung in diesem Zusammenhang um dringliche Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer war mit der Suche nach dem Präsidenten der Kommission zur Administrativuntersuchung zu den Vorfällen in der Strafanstalt Schöngrün (Kommission) betraut?
2. Nach welchen Kriterien wurde Hanspeter Uster ausgewählt?
3. Gab es valable Alternativen zu Hanspeter Uster?
4. Was war während des Auswahlverfahrens bezüglich der Untersuchungen gegen Hanspeter Uster bekannt?
5. Aus welchen Gründen wurde Hanspeter Uster trotzdem zum Präsidenten der Kommission ernannt?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen der Vorwürfe gegen Hanspeter Uster auf die Arbeit der Kommission?
7. Sind die Arbeit der Kommission und damit die Akzeptanz des Resultats der Untersuchung gefährdet?
8. Wurde eine allfällige Gefährdung in Kauf genommen?

2. *Begründung.* (Im Vorstosstext enthalten)

3. *Stellungnahme des Regierungsrats.*

3.1 *Zu Frage 1.* In Anbetracht der Wichtigkeit und Bedeutung war und ist die Angelegenheit im zuständigen Fachdepartement (DDI) Chefsache. Evaluation und Wahanträge des Präsidenten und der Mitglieder der Untersuchungskommission zu Händen des Regierungsrats erfolgten durch den Vorsteher des Departements des Innern, wobei der Vorschlag alt Regierungsrat Hanspeter Uster als Präsidenten der Untersuchungskommission einzusetzen, erstmalig aus der Mitte des Regierungsrats kam. Der Gesamregierungsrat wurde vom Vorsteher des Departements des Innern vorgängig über den angefragten Personenkreis informiert.

3.2 *Zu Frage 2.* In der Schweiz gibt es nur einen kleinen Kreis von Personen, die als Experten für die Belange des Straf- und Massnahmenvollzuges gelten können. Weitere Einschränkungen erfährt der Personenkreis, wenn der sprachliche Hintergrund (deutschsprachiger Raum) und die Kombination von politischer, Führungsmässiger und fachspezifischer Erfahrung als zusätzliche Qualifikation gefordert wird. Alt Regierungsrat Hanspeter Uster ist dabei eine ideale Besetzung, weil er über die geforderte Führungserfahrung auf oberster Ebene verfügt, langjähriger Präsident eines der drei schweizerischen Strafvollzugskonkordates war, und als ausgewiesener Fachmann im Justiz- und Sicherheitsbereich gilt, insbesondere auf kantonaler, interkantonaler und auch auf eidgenössischer Ebene. Er wurde mehrmals auch vom EJPD (durch Herrn Bundesrat Christoph Blocher und Frau Bundesrätin Evelyne Widmer-Schlumpf) als Experte für die Beantwortung verschiedenster Fragestellungen eingesetzt (Effizienz der Bundesstrafverfolgung; Einsatzgruppe Tigris; Organisation des Bundesamtes für Migration). Alt Regierungsrat Hanspeter Uster gilt über die Parteigrenzen hinaus als sachbezogene, gewissenhafte und integre Persönlichkeit, die sich mit der gebotenen Zurückhaltung in der Öffentlichkeit bewegt, was die Objektivität und das Gewicht der abgelieferten Arbeit stärkt.

Zusätzlich sollte die Fachlichkeit durch kompetente Mitglieder aus der Strafvollzugspraxis und des Personalrechts gewährleistet werden. Zwei Mitglieder der Kommission wurden dem Regierungsrat aus den Reihen der Justizkommission vorgeschlagen. Diesen Vorschlag haben wir übernommen und um ein wei-

teres Mitglied der Justizkommission ergänzt. Auf Vorschlag des Vorstehers des Departements des Innern sollte der Kommission kein Mitglied der sozialdemokratischen Partei angehören.

Vor diesem Hintergrund ist die Wahl von alt Regierungsrat Hanspeter Uster und der anderen Mitglieder der Kommission zu sehen. Er verkörpert das gesuchte Anforderungsprofil als Mitglied und Präsident der Administrativ-Untersuchungskommission für den Vorfall in der Strafanstalt «Schöngrün» in allen Punkten, die uns für eine erfolgreiche Arbeit der Administrativ-Untersuchungskommission notwendig scheinen.

Pro memoria seien an dieser Stelle die Mitglieder der Untersuchungskommission aufgeführt:

Hanspeter Uster, alt Regierungsrat, Rechtsanwalt, Baar (Präsident)

Viktor Gähwiler, Direktor Gefängnisse Kanton Zürich, Uitikon

Franziska Schneider, Juristin Rechtsdienst Finanzdepartement, Solothurn

Yves Derendinger, Rechtsanwalt und Notar, Solothurn

Thomas Müller, Dr. iur., Rechtsanwalt und Notar, Lostorf

Bruno Oess, Unternehmer, Balsthal

Das Protokoll führt Frau Barbara Möri, Gerichtsschreiberin am Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn, Feldbrunnen.

3.3 Zu Frage 3. Die Ansprüche an Präsidien solcher Untersuchungskommissionen sind hoch. Andere Personen hätten bezeichnet werden können, wenn ein anderes, weniger hohes Anforderungsprofil formuliert worden wäre. Personen, die Führungserfahrung auf oberster Ebene in Kombination mit den notwendigen spezifischen Fachkenntnissen vorweisen können, sind selten. Die Wahl eines aktiven Regierungsmitgliedes aus einem andern Kanton schien uns nicht opportun.

3.4 Zu Frage 4. Alt Regierungsrat Hanspeter Uster hat uns vor seiner Ernennung darüber informiert, dass der ehemalige 1. Staatsanwalt des Kantons Zürich, Marcel Bertschi, zu den Vorfällen im Amt für Straf- und Massnahmenvollzug (ASMV) des Kantons Zug einen Bericht mit Datum vom Mai 2008 verfasst hatte. Pro memoria: Im Bericht Bertschi aus dem Jahr 2008 wurde vor allem der ehemalige Leiter des ASMV beschuldigt, schwerwiegende Verfehlungen gemacht zu haben, indem er den Vollzug von Strafurteilen habe verjähren lassen. Gegen den Amtsleiter wurde Strafanzeige wegen Begünstigung eingereicht. Offen ist nach wie vor, ob und wenn ja, in wievielen Fällen es gegen den Amtsleiter zur Anklage kommen wird.

Der Regierungsrat war zudem darüber informiert, dass das Zuger Kantonsparlament die Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission in der Sache abgelehnt hatte, die Justizprüfungskommission des Kantons Zug im Nachgang dazu jedoch noch weitere Abklärungen tätigte, in deren Verlauf Hanspeter Uster auch befragt worden war. Er orientierte darüber, dass die Justizprüfungskommission darüber einen Bericht verfassen werde.

3.5 Zu Frage 5. Auch in Anbetracht der Diskussion bestand und besteht für den Regierungsrat kein Anlass, an seiner Integrität zu zweifeln: Hanspeter Uster räumte schon im Jahr 2008 ein, sein Fehler sei gewesen, dem Amtsleiter zu stark vertraut zu haben, wobei er sich nicht habe vorstellen können, dass die von ihm verlangten Geschäftskontroll-Listen nicht korrekt ausgefüllt werden. Anfangs Juni 2009 hat Hanspeter Uster den Regierungsrat über die im Bericht der Justizprüfungskommission neu gegen ihn erhobenen Vorwürfe orientiert. Dass er durchgehend offen informiert und jetzt wie schon vor einem Jahr öffentlich Fehler akzeptiert hat, zeugt aus unserer Sicht von seiner hohen Sensibilität im Zusammenhang mit Führungsfragen und spricht für seine Integrität. Nach unserer Beurteilung deckt sich im übrigen der in der Zusammenfassung des Berichts und nach aussen im Mediencommuniqué erhobene gravierendste Vorwurf, alt Regierungsrat Hanspeter Uster hätte durch Fehler den Eintritt von Verfolgungsverjährungen in einzelnen Fällen nicht verhindert oder hätte den Eintritt solcher durch eigenes Handeln verhindern können, nicht mit der im Bericht erhobenen Faktenlage.

Der auf Hanspeter Uster fokussierte Inhalt der Medienmitteilung der Kommissionsspitze hat vor allem die Agenturmeldungen stark geprägt. Sie entspricht dem wesentlich differenzierteren Bericht der Kommission nur bedingt. Kritisiert wird inzwischen, dass die Medienmitteilung mit allen Namen der Kommissionsmitglieder veröffentlicht worden sei, diese aber den Text nicht gekannt hätten. Die lokale Berichterstattung, die sich auch mit dem ausführlichen Bericht auseinandergesetzt hat, betitelt in ihrem Kommentar das Vorgehen der Kommission als «Abrechnung mit Uster». Die Kommission bleibe die Antwort schuldig und belasse es bei Vermutungen, ob Uster durch seine Fehler dazu beigetragen habe, dass Strafen nicht vollzogen wurden. Der Tagesanzeiger hält in seinem jüngsten Bericht vom 23. Juni 2009 fest, dass es bedeutende neue Erkenntnisse zu dem bereits vor einem Jahr aufgearbeiteten Fall des ehemaligen Amtsleiters, der sich schwere Verfehlungen habe zukommen lassen, nicht gebe. Der Regierungsrat hatte deshalb nach der Orientierung über den Inhalt (Hanspeter Uster betreffend) des Berichtes der Justizprüfungskommission keinen Anlass, auf seinen Ernennungs-Entscheid zurückzukommen. Dies ist auch heute noch so. Dem Regierungsrat ist auch nicht bekannt, dass das EJPD laufende, an alt Regierungsrat Hanspeter Uster übertragene Aufträge, einer Neu beurteilung unterziehen würde.

3.6 *Zu Frage 6.* Wir sind der Überzeugung, dass die in der Öffentlichkeit diskutierten Punkte keine nachteiligen Auswirkungen auf die Belange der kantonalen Administrativ-Untersuchungskommission haben werden und sowohl der Präsident der Kommission als auch die vom Regierungsrat ausgewählten Mitglieder der Kommission aus fachlicher Sicht Gewähr für eine objektive Beurteilung der Fragestellungen auf der Basis einer gesicherten Faktenlage bieten.

3.7 *Zu Frage 7.* Diese Frage können wir nicht selbst beantworten, soweit sie sich auf Dritte bezieht. Für uns als politisch verantwortliches Gremium fällt auch in Anbetracht der öffentlichen Diskussion kein Schatten auf die Arbeit, die die Administrativ-Untersuchungskommission leistet. Die Qualität ihrer Arbeit wird sich anhand ihres Berichtes messen lassen, der Fakten aufbereitet und Grundlagen für die Beurteilung der Angelegenheit liefert.

3.8 *Zu Frage 8.* Nein.

Claude Belart, FdP. Wir danken dem Regierungsrat für die Beantwortung. Wir nehmen gerne zur Kenntnis, dass Hanspeter Uster fachlich bestens ausgewiesen ist und dementsprechend auch die Eignung hat, um die Kommission zur Administrativuntersuchung der Vorfälle in Schöngrün zu präsidieren. Die Auflistung seiner bisherigen Tätigkeiten und Erfahrungen ist eindrücklich. Ebenso freut es uns, dass der Regierungsrat bestätigen kann, dass Hanspeter Uster die laufende Untersuchung im Kanton Zug und den bevorstehenden Bericht bei seiner Ernennung gegenüber dem Regierungsrat offen gelegt und damit für die nötige Transparenz gesorgt hat. Das zeugt tatsächlich von seiner hohen Integrität. Das in der Antwort beschriebene Bild von Hanspeter Uster deckt sich auch mit den Rückmeldungen aus der Administrativuntersuchungskommission. Der Bericht der Justizprüfungskommission des Kantons Zug und dessen Behandlung in den Medien ist in Bezug auf Herrn Uster nicht ganz klar. Es ist aber offenbar, dass nicht er für die Verjährung im Vollzug von Strafurteilen kausal verantwortlich ist, sondern sein damaliger Amtsleiter. Deshalb zweifelt die FdP-Fraktion auch nach dem Vorliegen des Berichts nicht an der fachlichen Qualifikation von Herrn Uster und seiner Eignung als Präsident dieser Kommission.

Dass Hanspeter Uster die laufende Untersuchung vor seiner Ernennung bekannt gemacht hat, ist positiv für ihn, zeigt aber auch, dass der zuständige Regierungsrat bei der Ernennung von Herrn Uster schon etwas fahrlässig gehandelt hat, denn im Zeitpunkt der Ernennung hatte man das Resultat der Untersuchung im Kanton Zug noch nicht voraussehen können. Was wäre passiert, wenn Herr Uster im Bericht viel schlechter weggekommen und ihm nachgewiesen worden wäre, dass er kausal für die Verjährung im Vollzug von Strafurteilen verantwortlich gewesen war? Die Frage stellt sich, ob er dann noch als Präsident der Administrativuntersuchungskommission, die ja auch Vorfälle im Strafvollzug überprüft, tragbar gewesen wäre. Das Risiko bestand bei seiner Einsetzung, und es war schlichtweg nicht abschätzbar, ob es einen Einfluss auf die Administrativuntersuchung gehabt hätte. Das stört uns. Dort hat es am nötigen politischen Fingerspitzengefühl gefehlt. Das Risiko war im damaligen Zeitpunkt nicht gerechtfertigt. Es hätte die gesamte Untersuchung gefährden können. Laut der Antwort in Ziffer 3.1 wurde ein grosser Personenkreis für das Präsidium angefragt. Aus diesem Kreis hätte sich sicher eine Person finden lassen, die nicht mit einem solchen Risiko behaftet war. So haben wir doch noch einmal Glück gehabt!

Hanspeter Uster macht gemäss Wissensstand der Fraktion seine Arbeit als Präsident der Kommission sehr gut, und der Bericht des Kantons Zug hat unseres Erachtens keinen Einfluss auf die Untersuchung mehr. Aber bei einem nächsten Mal darf der Regierungsrat kein solches Risiko mehr eingehen. Abschliessend möchte ich sagen, dass wir wieder volles Vertrauen in die Kommission haben und hoffen, dass sie nach der heutigen Diskussion ihre Arbeit weiterführen kann. Trotzdem sind wir von der Antwort des Regierungsrats wegen dem unnötig eingegangenen Risiko bei der Wahl von Hanspeter Uster nur teilweise befriedigt.

Markus Flury, glp. Das meiste hat Claude Belart gesagt. Auch wir finden, dass der Departementsvorsteher politisch wenig sensibel und ziemlich risikobehaftet vorgegangen ist. Die Gründe hat Herr Belart dargelegt. Wir finden auch, dass die Qualifikation von Hanspeter Uster gegeben ist; da gibt es keine Diskussionen mehr, und auch wenn noch irgendwelche Fehlleistungen an den Tag kämen, haben die nichts mit der Thematik der laufenden Administrativuntersuchung zu tun. Wir hoffen jetzt, dass die Diskussion um die Zusammensetzung der Kommission abgeschlossen ist und man keine Zeit mehr verliert.

Jean-Pierre Summ, SP. Die neuste Ausgabe der «Luzerner Zeitung» zeigt neue Erkenntnisse um die Affäre im Justizvollzug des Kantons Zug. Die Fälle sollen sich über 30 Jahre erstreckt und wahrscheinlich schon frühere Justizdirektoren betroffen haben. Die Regierung im Kanton Zug ist wahrscheinlich bewusst vom Amtschef hinters Licht geführt worden. Erstaunlich für uns ist, dass ein PR-Büro eingeschaltet wurde, um den Bericht mediengerecht und, wie es der Agenturleiter offen zugibt, auch auf Hanspeter Uster zugespitzt auszuformulieren. Auffallend ist, dass das Aufbereiten des Berichts nicht von der Ge-

samtkommission, sondern vom Präsidium bestellt und der Auftrag an eine FDP-nahe Agentur vergeben wurde. Es besteht in diesem Zusammenhang der Verdacht auf Rufmord.

Zu den Antworten des Regierungsrats kann ich mich kurz halten. Die Regierung hat klar und umfassend zu den Fragen Stellung genommen und sie vollständig beantwortet. Wir teilen mit der Regierung die Auffassung, dass die Kommission ihre Arbeit sicher gewissenhaft verrichten wird; Garant dafür sind die drei FdP-Mitglieder in dieser Kommission. Claude Belart, der Bericht Bertschi lag schon im Mai 2008 vor, die Regierung hat also wahrscheinlich im Wissen um die Vorgänge Stellung nehmen können.

Christian Werner, SVP. Die SVP-Fraktion ist froh über die Einreichung dieser Interpellation, erachtet sämtliche Fragen als gerechtfertigt und findet es richtig, dass sie jetzt beantwortet werden mussten. Die Fragen wurden durch die Regierung zufrieden stellend beantwortet. Die Ernennung von Herrn Hanspeter Uster war sicher nicht unproblematisch, vor allem vor dem Hintergrund der Anschuldigungen und Vorwürfe im Zusammenhang mit den Vorkommnissen im Kanton Zug. Ich habe den gleichen Artikel der «Neuen Luzerner Zeitung» vor mir wie Jean-Pierre Summ, und ich denke, das Ganze müsse etwas relativiert werden. Die Tatsache, dass der Bericht der Kommission durch eine PR-Agentur vermutlich einermassen einseitig zuhänden der Medien kommuniziert worden ist, ist ziemlich pikant. Unseres Erachtens soll die Kommission zur Untersuchung der Vorkommnisse in Schöngrün in der bisherigen Zusammensetzung weiterarbeiten. Diese Kommission braucht jetzt vor allem Ruhe und Konstanz. Wir vertrauen darauf, dass die Kommission auch in Zukunft gut und objektiv arbeiten wird. Uns interessieren in erster Linie die Resultate und Feststellungen und insbesondere die Konsequenzen, die zu gegebener Zeit aus der Kommissionsarbeit gezogen werden.

Felix Lang, Grüne. Ich bin ein bisschen stolz, dass die Antwort der Regierung in den Kernfragen genau das sagt, was ich als Nichtjurist, sondern als Bauer im ersten Leserbrief als neu gewählter Kantonsrat am Sonntag, 14.06., geschrieben habe. Stichwort: sehr differenzierter Bericht der JPK Zug im Widerspruch zur Zusammenfassung und der Medienmitteilung; Stichwort politische Abrechnung. Die grüne Fraktion ist mit der Antwort des Regierungsrats, vor allem auch mit deren Deutlichkeit, voll und ganz zufrieden. Trotzdem macht mich persönlich die ganze Aufregung nachdenklich und traurig. Wer den 67-seitigen Bericht gelesen hat, ist mehrmals auf das schreckliche Ereignis gestossen, welches auch zu Massnahmen im Kanton Solothurn geführt hat. Ich weiss nicht, ob alle hier im Saal wissen, warum und seit wann die beiden Eingänge zum Ratsaal von je zwei Sicherheitsbeamten überwacht werden. Von der ersten Radiomeldung am 27. September 2001 sind auch für mich zwei lange, bange Stunden vergangen, bis durch eine Schwester telefonisch für unsere Familie die erlösende Nachricht gekommen ist, dass Jo, mein Bruder, damals Zuger Kantonsrat, lebt und unverletzt ist. Kurz nach der Meldung, Hanspeter Uster befinde sich nicht unter den drei tödlich getroffenen Regierungsratsmitgliedern, hat mir der Vater mitgeteilt, er sei schwer verletzt, aber ausser Lebensgefahr. Für Hanspeter Uster wie auch für andere mitsamt ihren Familien haben mit diesem Tag ein ganz anderes Leben und eine extrem schwierige Traumabewältigung begonnen.

Im aktuellen JPK-Bericht ist von zwei gravierenden Führungsfehlern von Hanspeter Uster die Rede. Dazu möchte ich aus der persönlichen Medienmitteilung vom 8. Juni 2009 von alt Regierungsrat Uster zitieren: «Die Justizprüfungskommission gewichtet zwei meiner Fehler als gravierend: a) dass ich mit der externen Fachperson, die 2002 die damals bekannten Pendenzen aufgearbeitet hatte, kein Gespräch geführt habe; b) dass ich die Mitarbeitenden, welche mit einem Brief vom 8. April 2002 die Arbeitsabläufe im Amt gerügt hatten, nicht angehört habe. Beides erachte auch ich als Fehler. Sie haben folgenden Hintergrund. Bekanntlich war ich nach dem Attentat von Nanterre in Frankreich am 27. März 2002 (wo ein Täter in Handlung und Ausmass wie im Kantonsratsaal vorgegangen war) im Monat April 2002 nur bedingt einsatzfähig. Ich stand in ärztlicher und psychologischer Behandlung. Von Ende April bis Anfang Juni 2002 wurde eine 100-prozentige Arbeitsunfähigkeit attestiert. Ich musste auf ärztlichen Rat eine Auszeit nehmen, die ich grösstenteils im Ausland verbrachte. In diese Zeit fiel auch die Erarbeitung des Regierungsratsbeschlusses vom 11. Juni 2002. Es ist ein Ermessensentscheid der Kommission, wenn sie auch in Anbetracht dieser Umstände die erwähnten Fehler als gravierend erachtet.» Im gleichen Zusammenhang ein Zitat aus dem Bericht der JPK Zug: «Die Stellvertretung von alt Regierungsrat Uster hatte alt Regierungsrat Suter inne. Wie alt Regierungsrat Uster war auch alt Regierungsrat Suter beim Attentat vom 27. September 2001 verletzt. Alt Regierungsrat Uster war bis Ende Oktober 2001 hospitalisiert. Danach fiel er formell nicht mehr aus. Obwohl er nicht mehr länger krank geschrieben war, war er insbesondere im November/Dezember 2001 nur bedingt einsatzfähig. Er ging nach eigenen Angaben regelmässig ins Büro und nahm mit Ausnahme von November und Dezember 2001 an den Regierungsratssitzungen teil. Die Stellvertretung hat in dieser Zeit nicht gegriffen, da alt Regierungsrat Uster – zwar reduziert – anwesend war. Erst im April/Mai 2002 musste alt Regierungsrat Suter, insbesondere während

des krankheitsbedingten Auslandsaufenthalts von alt Regierungsrat Uster, für die Erledigung der Tagesgeschäfte als Stellvertreter einspringen.»

Wer die ganze Tragweite einigermaßen studiert und erfasst hat, kommt zu folgendem Schluss: Das Verhalten von alt Regierungsrat Uster in der Vergangenheit wie auch in der aktuellen Auseinandersetzung macht ihn nicht fragwürdig, sondern noch kompetenter für die heikle Aufgabe als Präsident der Administrativuntersuchungskommission Schöngrün. Für all jene, die eine unfehlbare, päpstliche Person wünschen, ist er sicher nicht der Richtige. Nach den neusten Enthüllungen durch die Innerschweizer Presse ist definitiv nicht mehr alt Regierungsrat Uster im Visier der von der FDP Zug lancierten Kampagne, sondern die FDP selber. Für uns Solothurnerinnen und Solothurner ist nach den aktuellen Fakten und Mutmassungen allenfalls nur ein FDP-Mitglied in der Schöngrün-Untersuchungskommission fragwürdig.

Peter Gomm, Vorsteher des Departements des Innern. Es wäre falsch, wenn ich mich inhaltlich äussern würde. Aus der Antwort auf die Interpellation geht hervor, dass wir und insbesondere auch ich gewusst haben, worum es geht. Fahrlässigkeit, Claude Belart, begeht man dann, wenn man die Grundlagen nicht überprüft, die Ausgangsposition nicht klärt. Der Bericht 2008 von Herrn Bertschi lag mir vor, mir lag dann auch der Bericht der Justizprüfungskommission vor. Aufgrund dieser Berichte konnte man sich ein gutes Bild machen. Es ist tatsächlich davon auszugehen, dass die mediale Verarbeitung des JPK-Berichts nicht mit dem übereinstimmt, was die JPK selber in ihren Gewichtungen festgehalten hat. Das ist bedauerlich. Ich hoffe für die Medien, aber auch für die Politik selber, dass man von den Kopfgajden wekommt und etwas mehr Gründlichkeit und Gelassenheit in unser politisches System Einzug hält.

ID 116/2009

Dringliche Interpellation Fraktion FdP: Bahnhof Solothurn – Kreisellösung

Es liegt vor:

a) Wortlaut der Interpellation vom 23. Juni 2009 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 30. Juni 2009:

1. Interpellationstext. Die Verkehrssituation am Bahnhof Solothurn ist seit Jahren unbefriedigend. Bedingt durch Sanierungsarbeiten auf dem ganzen Bahnhofareal, hat sich die Bauleitung als Zwischenphase für die Verkehrsführung über einen provisorischen Kreisel und einen neuen Standort der Haltestelle des «Bipperlisis» entschieden. In der Praxis zeigt sich, dass der Verkehr vor dem Bahnhof Solothurn seither wesentlich flüssiger rollt als mit der bisherigen Ampellösung, und dass die Verkehrsteilnehmer trotz den Behinderungen durch die Bauarbeiten praktisch keine Wartezeiten mehr in Kauf nehmen müssen.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat zur Zeit den Verkehrsfluss beim Bahnhofplatz Solothurn?
2. Erachtet der Regierungsrat es als realistisch und möglich, die Verkehrsführung so neu zu planen, dass anstelle einer Ampelanlage ein Kreisel gebaut wird, ähnlich dem heutigen Provisorium?
3. Welche Projektänderungen wären nötig?
4. Hätte eine solche Projektänderung finanzielle Vorteile bezüglich den Baukosten sowie des Unterhalts?
5. Ist eine Lösung mit der provisorischen Haltestelle des «Bipperlisis» auf Dauer so realisierbar, dass auch für Fussgänger ein sicherer Bahnhofzugang gewährleistet werden kann?
6. Hat die Regierung eine Lösung für das «Bipperlisis» analog dem Baseltor-Kreisel geprüft? Wenn ja, zu welchem Schluss kam man?
7. Wie stellt sich die Bevölkerung zum neuen Projekt und zur heutigen Situation? Werden diesbezüglich Anfragen gemacht? Gibt es positive und/oder negative Reaktionen?

2. Begründung. (Vorstosstext)

3. Dringlichkeit. Der Kantonsrat hat am 23. Juni 2009 die Dringlichkeit beschlossen.

4. Stellungnahme des Regierungsrats.

4.1 Allgemeines. Mit der Eröffnung des Autobahnabschnitts A5 Solothurn–Biel am 18. April 2002 hat sich die Verkehrsbelastung auf dem Bahnhofplatz erheblich reduziert. Nach dem Bau der Entlastung West ist die Verkehrsbelastung nochmals zurückgegangen. Der Bahnhof Solothurn ist mit den Verknüpfungen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Aare Seeland mobil AG (ASm) und den Buslinien

der Busbetriebe Solothurn und Umgebung (BSU) und Postautobetrieben einer der wichtigsten Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehrsnetz des Kantons Solothurn. Er bildet auch das Tor und die Visitenkarte zur Stadt. Heute wird der Platz auch der tatsächlichen Bedeutung des Bahnhofs nicht gerecht und entspricht nicht den Bedürfnissen der Benutzerinnen und Benutzer. Die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsmittel sind über das ganze Bahnhofgebiet verstreut, die Umsteigewege sind entsprechend weit und das Auffinden der Haltestellen ist für Ortsunkundige schwierig. Der Fussgängerzugang zum Stadtzentrum ist unattraktiv und in den Nachtstunden fühlen sich die Passanten insbesondere in der Personenunterführung subjektiv unsicher.

Es ist das Ziel, die Verkehrsentlastung zu nutzen und das gesamte Bahnhofgebiet den neuen Gegebenheiten anzupassen. Der gesamte Verkehr auf dem Bahnhofgebiet soll im Rahmen einer Gesamterneuerung neu organisiert werden. Gleichzeitig soll die städtebauliche Situation mit baulichen und gestalterischen Massnahmen aufgewertet werden. Folgende Hauptpunkte werden dabei berücksichtigt:

- Aufwertung des öffentlichen Raums und Verbesserung der Umsteigeverbindungen zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln.
- Bildung eines regionalen Verkehrsknotens mit Vorbildcharakter, der alle Verkehrsträger partnerschaftlich zusammenführt und vor allem eine benutzerfreundliche Lösung darstellt.
- Attraktivierung der (oberirdischen) Fussgängerbeziehungen, insbesondere zum Stadtkern – der Bahnhof als Tor zur Stadt.
- Sicherung der Veloverbindungen zum und vom Bahnhof beziehungsweise zu einer neuen unterirdischen und bewachten Velostation.
- Substanzerhaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Neugestaltung des Strassenareals inkl. den Lichtsignalanlagen gehört zum Gesamtprojekt «Flankierende Massnahmen zur A5», welche ein fester Bestandteil des Autobahneubaus Zuchwil bis Grenchen und bundesbeitragsberechtigt sind. Bund und Kanton Solothurn haben entsprechende Beschlüsse gefasst. Das Vorprojekt wurde durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) am 28. März 2001 mit der Zusage des Bundesbeitrages bewilligt.

Die Bahnanlage der Aare Seeland mobil AG untersteht dem eidgenössischen Eisenbahngesetz (EBG) und der zugehörigen Eisenbahnverordnung (EBV). Das Projekt wurde vom Bundesamt für Verkehr am 27. Dezember 2005 genehmigt.

Massgebend für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes sind überdies der Erschliessungsplan (genehmigt mit RRB Nr. 2005/164 vom 18. Januar 2005) und der Teilzonen- und Gestaltungsplan (genehmigt mit RRB Nr. 2005/1533 vom 12. Juli 2005).

4.2 Zu Frage 1. Die Beurteilung des Verkehrsflusses bedarf einer differenzierten Betrachtung. Der Verkehr für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) hat sich in der Tat vorübergehend verflüssigt. Dieser Umstand konnte bereits in der ersten Bauphase festgestellt werden und hat sich nun in der zweiten Bauphase (Kreisel) fortgesetzt. Eine Baustelle mit Verkehrsbehinderung hat eine abschreckende Wirkung und löst per se eine Verkehrsverlagerung aus. Im vorliegenden Fall hat eine Verkehrszunahme auf der Baslerstrasse und der Entlastung West Solothurn stattgefunden. Dies bestätigen auch die verringerten Rückstaulängen der unverändert eingestellten Lichtsignalanlagen «Wengistrasse» und «Luzernstrasse» in Zuchwil. Auf der Entlastung West sind die Kapazitätsgrenzen insbesondere in Spitzenzeiten erreicht.

Verschlechtert hat sich infolge der Baustelle natürlich die Situation für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere die Umsteigewege für die Passagiere des «Bipperlisi» sind länger und nicht attraktiver geworden, zumal die Benutzer des «Bipperlisi» die Unterführung benutzen müssen. Auch das Auffinden der einzelnen Bushaltestellen ist infolge der Baustelle für Ortsunkundige schwierig geworden. Auch die Velofahrer müssen längere Umsteigewege (Veloparkplätze) in Kauf nehmen und die Verkehrsführung ist unattraktiv. Dies alles sind übliche Begleiterscheinungen bei einer solchen Baustelle.

4.3 Zu Frage 2. Eine Änderung des bereits im Bau befindlichen Projekts ist unrealistisch. Sämtliche Plan-genehmigungsverfahren auf Kantons- und Bundesebene müssten wiederholt werden und bereits zugesicherte Bundesbeiträge und andere Beiträge (z.B. SBB AG) wären ungewiss. Vereinbarungen innerhalb der Bauherrengemeinschaft «Neuer Bahnhofplatz Solothurn» müssten neu verhandelt werden.

Die provisorische Verkehrsführung, wie sie sich heute präsentiert, wurde selbstverständlich im Rahmen des Wettbewerbs (als Definitivum) gründlich studiert, nachdem mehrere Wettbewerbsteilnehmer dies so vorgeschlagen hatten. Mit dieser Variante hätte eine wesentliche Zielsetzung nicht erreicht werden können, nämlich die kurzen und regengeschützten Umsteigewege für alle öV-Benutzer. Der Kreisverkehr wäre (unabhängig vom «Bipperlisi») aber auch durch die neu oberirdisch strassenquerenden Fussgänger stark gestört. Leistungsberechnungen haben ergeben, dass die Leistungsfähigkeit massiv reduziert würde. Aus diesen Gründen wurde die Kreisellösung schon frühzeitig verworfen.

4.4 Zu Frage 3. Das Projekt Bahnhofplatz müsste inkl. Zufahrten von Grund auf neu konzipiert werden. Diese Neukonzipierung würde nicht nur die Anpassung des eigentlichen Bahnhofplatzes (Randsteine,

Beläge, Entwässerung, Werkleitungen für die Lichtsignalanlage, Fundamente für Beleuchtungsmasten und Perrondächer, Signalisation etc.) sondern auch die bereits realisierten Zufahrten (Rötistrasse Süd und Luzernstrasse) betreffen. Im Weiteren müssten die bereits bestellten Materialien (z.B. Lichtsignalanlage) vergütet werden. Zudem würden infolge des Baustopps zusätzliche Kosten für die Bauteuerung, das Vorhalten der Baustelle verbunden mit Entschädigungen durch die einseitige und unzeitige Vertragsänderung mit der beauftragten Totalunternehmung anfallen.

4.5 *Zu Frage 4.* Eine solche Projektänderung in der heutigen Phase der Bauarbeiten hätte Kostenfolgen in Millionenhöhe, weil die Arbeiten für mindestens ein Jahr unterbrochen werden müssten (neue Plan-genehmigungsverfahren) und bereits ausgeführte Arbeiten (siehe Antwort zu Frage 3) überholt wären. Dabei bestünde zusätzlich das Risiko, dass mögliche Einsprachen und Beschwerden das Projekt weiter verzögern, resp. sogar ganz verunmöglichen könnten, zumal rechtlich auch mit der fehlenden Planbeständigkeit argumentiert werden könnte.

Für den betrieblichen Unterhalt spielt die Kreiselform keine wesentliche Rolle, abgesehen davon, dass die Lichtsignalanlagen und die dazu notwendige Energie etwas Mehraufwand bedeuten.

4.6 *Zu Frage 5.* Die Sicherheit der Fussgänger würde insofern tangiert, weil neu zwei stark befahrene Strassen mit Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage überquert werden müssten. Bekanntlich passieren gerade an solchen Fussgängerstreifen relativ viele Unfälle. Die Möglichkeit, die Unterführung und damit einen Fussgängerstreifen weniger zu benutzen, ist zwar gegeben, widerspräche jedoch der Zielsetzung der oberirdischen Querung des Bahnhofplatzes.

4.7 *Zu Frage 6.* Selbstverständlich könnte das «Bipperlisi» analog Baseltorkreisel über einen Kreisel Bahnhofplatz geführt werden. Damit ist jedoch eine oberirdische Fussgängerquerung nicht mehr möglich. Ein Kreisel mit nebenstehenden Fussgängerstreifen (mit Haltepflicht für den MIV) hätte nur eine reduzierte Leistungsfähigkeit.

4.8 *Zu Frage 7.* Das sich in Ausführung befindliche Projekt wurde im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens vom Bürger akzeptiert, im Rahmen des Erschliessungsplanverfahrens genehmigt und kann nicht kurzfristig und ohne weiteres angepasst werden. Einzelne Stimmen sind uns bekannt, welche über den (provisorischen) Verkehrsfluss erfreut sind und fragen, ob sich dieser nicht als definitive Lösung eigne. Wir gehen aber davon aus, dass die dargestellten Randbedingungen nicht bekannt sind und dass mit der neuen Anlage weit weniger Stau vorkommen wird als mit der alten, renovationsbedürftigen Lichtsignalanlage. Grundsätzlich ist eine positive Stimmung festzustellen. Die Bevölkerung freut sich auf den neuen Bahnhofplatz.

Markus Grütter, FdP. Die Regierung sagt, man könne auf dem Bahnhofplatz praktisch nichts mehr machen. Erstens sei der Baufortschritt schon zu weit – das kann ich noch nachvollziehen –, zweitens müsste ein zweites Planungsgenehmigungsverfahren durchgeführt werden, was Zeit und Geld koste. Ob dies gerade Millionen kosten würde, müsste man noch prüfen; immerhin könnte dadurch eine sehr teure Lichtsignalanlage eingespart werden. Für mich ist es höchstens eine Frage, ob man will oder nicht. Drittens sei die Variante eines Kreisels schon im Rahmen des Wettbewerbs studiert und verworfen worden, unter anderem auch, weil eine Lichtsignalanlage nötig sei, wenn der Fussgängerverkehr oberirdisch geführt werde. Heute geht es aber auch mit dem Kreisel. In der Antwort auf die Frage 2 steht, mit der Kreiselform hätte eine wesentliche Zielsetzung nicht erreicht werden können, nämlich die kurzen und regengeschützten Umsteigewege für alle öV-Benutzer. Welchen Teil des öffentlichen Verkehrs würde es tangieren? Einzig und allein das Bipperlisi. Ich habe bei den seinerzeitigen Wettbewerbsteilnehmern, die einen Kreisel vorgeschlagen hatte, nachgefragt und zur Antwort bekommen, es sei eine Auflage gewesen, dass das Bipperlisi direkt vor dem Bahnhof anhalten könne. Die paar Meter zu Fuss seien für die paar Benutzer des Bipperlisi nicht zumutbar. Jetzt stellen Sie sich das einmal vor! Das heisst im Grunde genommen, dass sich die ganze Planung des Bahnhofplatzes um das Bipperlisi gedreht hat! Als der Ersatz des Bipperlisi zur Diskussion stand, habe ich mich überreden lassen und dem Bipperlisi zugestimmt. Ich habe wohl noch nie einen Entscheid derart bereut wie diesen, wenn ich jetzt die Konsequenzen anschau. Da werden wir also in Zukunft wieder eine so genannt intelligente Lichtsignalanlage haben – was das bedeutet, können Sie sich jeden Tag in Derendingen auf dem Kreuzplatz anschauen: ständiger Stau! Der Verkehr staut, man hat Ärger und Luftverschmutzung – es gibt nichts Schlimmeres als stehender Verkehr –, und das alles hauptsächlich wegen dem Bipperlisi!

Meiner Meinung nach muss man die Projektänderung trotz allem ins Auge fassen. Die einzigen, die etwas dagegen haben könnten, ist die ASM mit dem Bipperlisi. Aber die sollen doch froh sein, dass sie überhaupt in die Nähe des Bahnhofs fahren dürfen. Alle andern Verkehrsteilnehmer, Fussgänger und Velofahrer, die Automobilisten, die BSU mit den Bussen, sind daran interessiert, dass der Verkehr für alle, für Fussgänger, Busse, Velofahrer, rund läuft. Will die Regierung wirklich, dass sich die Automobilisten in den nächsten Jahrzehnten ständig über den Bahnhofplatz ärgern? Der Bahnhofplatz wird für die nächsten 40 bis 50 Jahre gestaltet. Jeder, der in den nächsten 40 bis 50 Jahren dort im Stau stehen wird,

wird an die schöne Zeit zurückdenken, als es eine Baustelle und einen Kreisel und dadurch flüssigen Verkehr gab. Jetzt wäre der letzte Moment, um zu handeln. Wenn man jetzt nichts ändert, wird die letzte Chance verpasst sein für eine pragmatische und für alle Verkehrsteilnehmer gute Lösung beim Bahnhofplatz.

Walter Gurtner, SVP. Die SVP-Fraktion hat der Dringlichkeit dieser Interpellation einstimmig zugestimmt. Nach der raschen und ausführlichen Beantwortung durch die Regierung, eine solche Projektänderung hätte Kosten von mehreren Millionen und zusätzlich einen längeren Baustopp zur Folge, hat die SVP-Fraktion beschlossen, der Interpellation nicht mehr zuzustimmen, weil der Zug in dieser Sache wirklich abgefahren ist. Die SVP-Fraktion möchte noch einmal klar festgehalten haben, wie sie es schon letztes Mal bei der Kreditsprechung des Projekts tat: Wir hoffen, dass das Projekt nicht zum Stauzentrum der Stadt Solothurn wird. Das ist nach wie vor unser Hauptanliegen.

Ulrich Bucher, SP. Einige kurze Bemerkungen. Erstens bin ich froh, dass die Fragen gestellt wurden. Die Versuchung ist tatsächlich gross. Zweitens. Die ASM ist nicht Auftraggeber, und ich rede hier nicht als Verwaltungsrat dieser Unternehmung. Die öV-Unternehmen machen das, was bestellt wird und nicht mehr und nicht weniger. Sie beeinflussen die Planung nur indirekt mit Expertenmeinungen. Entschieden wird durch andere Leute. Drittens. Die Antwort der Regierung ist so herausgekommen, wie ich es erwartet habe. Folglich ist sie gut. Ich danke bestens.

Barbara Wyss Flück, Grüne. Aus Sicht der Grünen können wir einem Kreisel nicht zustimmen, es sei denn, wichtige Bedingungen wären erfüllt, zu denen ich gerne noch etwas aushole. Kreisel sind für Fussgänger und Velofahrende immer ein Rückschritt betreffend Sicherheit. Der Umbau Bahnhofplatz muss in erster Linie eine Drehscheibe für den öffentlichen und den Langsamverkehr sein, denn unsere Gäste, auch die auswärtigen, kommen mit dem öV und gehen weiter zu Fuss oder mit dem Velo. Ausschliesslich als «Eventualiter» könnte man einem Kreisel mit einspurigen Kreiselzufahrten in Betracht ziehen. Unseres Erachtens bräuchte es dazu fünf Bedingungen: 1. Der direkte, sichere und umwegfreie oberirdische Fussgängerzugang in die Bahnhofstrasse – das Herzstück des Projekts – muss gewährleistet sein. 2. Die Haltestelle des Bipperlisi muss ebenfalls auf kurzem, direktem oberirdischem Weg erreichbar sein. 3. Die Sicherheit der Velofahrenden auf dem Bahnhofplatz muss in allen Fahrrichtungen gewährleistet sein, insbesondere darf diese nicht durch einen «Grosskreisel» mit eineinhalb oder zwei Fahrspuren beeinträchtigt werden. 4. Für ankommende und abfahrende Busse dürfen keine durch den Verkehrsfluss bedingte Wartezeiten entstehen. 5. Es darf keine Kapazitätssteigerung gegenüber der verabschiedeten Lösung entstehen: Der Bahnhofplatzumbau ist Teil der vom Volk mit der Annahme zur A5 abgesegneten flankierenden Massnahmen, die ein bestimmtes Kapazitätsangebot definieren. Diese Vorgaben müssen mit jeder Lösung eingehalten werden. Also: Verflüssigung ja, Kapazitätssteigerung nein.

Die wichtigen Argumente zusammengefasst: Ohne Lichtsignalanlagen lässt sich der Knoten nicht steuern, also auch nicht in das Pfortnersystem einbinden, das sich auf die ganze Stadt bezieht. Viele Fussgänger und Fussgängerinnen, vor allem ganz junge und ältere, sind ohne Lichtsignalanlage überfordert. Gerade sie aber müssen sicher zum öV kommen. Fussgängerstreifen über zweispurige Kreiselzufahrten sind regelrechte Fussgänger-Fallen. Ausserdem existieren bis heute keine Empfehlungen, wie sich Velofahrende in Kreiseln bewegen sollen, die mehr als einspurig sind. Es besteht ein grosses Risiko für Velofahrende, beidseitig überholt und/oder abgedrängt oder überfahren zu werden.

Markus Knellwolf, glp. Auch unsere Fraktion dankt Markus Grütter für diese Interpellation. Auf den ersten Blick ist ein Kreisel wirklich die bessere Lösung. Wir danken aber auch der Regierung für die ausführliche und gute Antwort, in der sie klar aufgezeigt hat, dass eine Änderung des Projekts zum jetzigen Zeitpunkt nicht Sinn macht, sei es aus Kostengründen oder aus Gründen betreffend der Ziele, die der Bahnhofplatz für die öV-Teilnehmer erfüllen muss. Es stimmt schon, was Markus Grütter sagte. Heutzutage funktioniert es mit dem Kreisel. Aber als öV-Benutzer muss ich sagen, dass die Situation momentan für uns nicht optimal ist. Ich bin deshalb froh, dass es nur eine Übergangslösung ist. Das Bipperlisi haben wir jetzt halt, der Kantonsrat hat ihm seinerzeit zugestimmt und damit müssen wir leben. In dem Sinn sind wir zufrieden mit der Stellungnahme des Regierungsrats.

A 11/2009

Auftrag Fraktion CVP/EVP: Verbilligtes Jugendabo (= Umweltabo)

Es liegen vor:

a) Wortlaut des Auftrags vom 20. Januar 2009 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 31. März 2009:

1. *Auftragstext.* Der Regierungsrat wird beauftragt für Jugendliche, Lehrlinge und Studenten im Kanton Solothurn ein tarifverbundübergreifendes Jugendabo zu realisieren.

2. *Begründung.* Die Fahrkarten und Abonnemente sind für Jugendliche ab 16 Jahren sehr teuer. Häufig benützen sie aus diesem Grund den ÖV nicht. Die hohen Preise bilden also keinen Anreiz, auf den ÖV umzusteigen, sondern das Gegenteil ist der Fall. Mit dem Erwerb eines Jugendabos würden Jugendliche, wann immer möglich, ihre Reiseziele, zur Arbeit und auch für die Freizeitfahrten, günstig und nachhaltig erreichen können. Wer in jungen Jahren den ÖV positiv erlebt hat, bleibt als Erwachsener dem Angebot des ÖV auch eher treu.

Auch am Jugendpolititag 2008 wurde dieses Anliegen von sehr vielen Jugendlichen vorgebracht, verbunden mit der Sorge wegen den schwerwiegenden Folgen für die Umwelt, welche durch unnötigen Individualverkehr ausgelöst werden. Ein vermehrtes Benützen des ÖV wäre von diesem Standpunkt aus ebenfalls zu begrüssen.

3. *Stellungnahme des Regierungsrats.* Wir begrüssen es, dass die Initianten des Auftrags an attraktiven Tarifangeboten des öffentlichen Verkehrs Interesse zeigen.

Die Aussage, dass Fahrkarten und Abonnemente für Jugendliche sehr teuer sind, ist allerdings so nicht richtig bzw. gilt es zu differenzieren. Der in der Schweiz angewendete, vergünstigte Juniortarif für Strecken- und Verbundabonnemente gilt von 6 bis 25 Jahren. Somit kostet ein Streckenabo für einen 18-jährigen gleich viel wie für ein Kind von 11 Jahren. Einzig der Normaltarif bei den Einzelbilletten kostet für Jugendliche ab 16 gleich viel wie für Erwachsene.

Im öffentlichen Verkehr gilt ein gestaffeltes Preissystem: Nebst verschiedenen Tarifstufen für Kinder, Jugendliche und Senioren gibt es auch Abonnemente für Vielfahrer, welche im Vergleich zum Normaltarif viel günstiger sind (Streckenabonnemente, Verbundabonnemente, Generalabonnemente etc.).

Das Halbtaxabo ermöglicht das Fahren zum halben Preis, sei es für den Berufs- oder den Freizeitverkehr. Mit dem Halbtaxabo bieten sich den Junioren grosse Sparmöglichkeiten.

Des weiteren gibt es für 16-jährige seit Jahren das günstige Einstiegsabo in den öffentlichen Verkehr: das Jahrgänger-Halbtaxabo zum Jahrgangspreis, aktuell Fr. 93.– anstatt Fr. 150.– für ein Jahr. Mit diesem Angebot sparen die betroffenen Jugendlichen Fr. 57.–.

Innerhalb der Tarifverbunde gibt es günstige Juniorenabonnemente. So kostet z. B. ein in allen Zonen des jeweiligen Verbundes gültiges Abonnement für Junioren im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) nur Fr. 430.–, im AboZigZag Fr. 1'341.–, in der A-Welle Fr. 1'593.– und im Libero Fr. 1'710.– pro Jahr. Ausser im TNW, bei dem im Abobereich das gesamte Tarifgebiet in einer Zone liegt, sind Abonnemente, welche nur in Teilgebieten gültig sind, wesentlich günstiger. Das Junioren-Generalabonnement (GA) liegt mit Fr. 2'250.– preislich nur wenig über dem Libero-Tarif für alle Zonen, gilt dafür aber landesweit. Das Gleis 7-Abo ist ein weiteres Abonnement des direkten Verkehrs, welches verbilligtes Reisen mit dem ÖV ermöglicht (Freie Fahrt ab 19.00 Uhr für ein Jahr). Das Gleis 7 gilt im Kanton Solothurn auf den Transportunternehmungen SBB, BLS, OeBB, Asm und Busbetrieb Aarau (AAR). Bei den übrigen Transportunternehmungen (BLT, RBS, PostAuto, BOGG, BSU und BGU) wird das Gleis 7 nicht akzeptiert.

Zahlreiche Linien des öffentlichen Verkehrs führen über die Kantonsgrenzen hinweg. Zudem liegen für Jugendliche attraktive Ziele in den Tarifverbunden TNW, Libero, A-Welle und AboZigZag zu einem grossen Teil ausserhalb des Kantonsgebietes (z. B. Basel, Bern, Aarau, Biel). Ein Angebot – wie im Auftrag gefordert –, welches nur im Kanton Solothurn gelten würde, wäre damit nicht sinnvoll. Z. B. könnten

- die BLT-Tramlinie 10 nur zwischen Rodersdorf und Witterswil, nicht aber weiter nach Basel,
- die Regio-S-Bahn S3 Laufen – Basel – Olten überhaupt nicht (es liegen keine zwei benachbarten Bahnhöfe auf Solothurner Gebiet) und
- die RBS-Linie RE nur auf dem Abschnitt Solothurn-Lohn-Lüterkofen, nicht aber weiter nach Bern genutzt werden.

Auch die SBB-Strecke zwischen Olten und Solothurn könnte nicht benutzt werden, da die Züge über Berner Gebiet und teilweise über Aargauer Gebiet (ICN) fahren.

Daraus ergibt sich, dass ein vergünstigtes Jugendabonnement allein für den Kanton Solothurn nur dann ein sinnvolles Gebiet umfassen könnte, wenn auch die in den Nachbarkantonen liegenden Teilräume der Verbunde TNW, Libero, A-Welle und AboZigZag mit einbezogen würden. Das damit entstehende Gebiet würde allerdings so gross, dass der Preis für ein solches Abonnement deutlich über dem Libero Preis für das Jahresabonnement Junior für alle Zonen und damit bereits in der Grössenordnung des «GA junior» liegen müsste. Somit stellen für Fahrten innerhalb der Tarifverbunde die entsprechenden Tarife, insbesondere die Junioren-Abonnemente, und für Fahrten darüber hinaus das GA junior, bessere Lösungen als ein spezielles Jugendabonnement dar.

Der Kanton Solothurn vergütet den Transportunternehmen die durch die Verbundtarife entstehenden Einnahmehausfälle. In den vergangenen Jahren hat der Kanton Solothurn jeweils etwa 5,7 Mio. Franken an Tarifierleichterung an die Tarifverbunde TNW, Libero, A-Welle und AboZigZag entrichtet. Wenn der Kanton Solothurn über die heutigen bereits stark vergünstigten Angebote hinaus von den Transportunternehmen weitere Tarifierleichterungen verlangen würde, müsste er die sich daraus ergebenden Einnahmehausfälle zusätzlich abgelden. Wir sehen daher auch aus finanz-politischen Überlegungen keine Möglichkeit, über die heute bereits bestehenden günstigen Tarife für Junioren hinaus weitere Angebote zu schaffen.

4. *Antrag des Regierungsrats*. Nichterheblicherklärung.

b) Zustimmender Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 28. Mai 2009 zum Antrag des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Markus Grütter, FDP, Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Mit diesem Auftrag wird der Regierungsrat aufgefordert, tarifverbundübergreifende Abos für Jugendliche, Lehrlinge und Studenten zu realisieren. Dieses Anliegen wurde im Rahmen des Jugendpolittags von vielen Jugendlichen vorgebracht. Die Regierung stellt sich auf den Standpunkt, es gebe bereits mehrere Vergünstigungen für die Jugendlichen, zum Beispiel vergünstigte Jugendtarife für Strecken- und Verbundabonnemente für 6- bis 25-Jährige. Im öffentlichen Verkehr gilt ein gestaffeltes Preissystem: Nebst verschiedenen Tarifstufen für Kinder, Jugendliche und Senioren gibt es auch Abonnemente für Vielfahrer; es gibt Halbtaxabos und für 16-Jährige ein günstiges Einstiegsabo. Innerhalb der Tarifverbunde gibt es günstige Juniorenabonnemente, ein Gleis 7-Abonnement usw. Einige Mitglieder der Kommission waren der Meinung, ein Jugend-GA sei für viele Familien zu teuer. Überhaupt sollte man die Jugendlichen noch mehr motivieren, den öffentlichen Verkehr zu benutzen, sie würden ihn so schätzen lernen und die Chance, dass sie als Erwachsene den öffentlichen Verkehr benutzen, sei grösser. In der Kommission wurde man sich nicht einig. Sie hat dem Antrag des Regierungsrats auf Nichterheblicherklärung durch meinen Stichtentscheid zugestimmt. – Die FDP-Fraktion stimmt dem Antrag des Regierungsrats zu.

Sandra Kolly, CVP. In diesem Geschäft geht es grundsätzlich um die Frage, ob man für Jugendliche ein vernünftiges Benutzen des öV attraktiver machen sollte, indem man die Jugendabos vergünstigt. Die schwerwiegenden Folgen im Umweltbereich, die auch durch den Individualverkehr ausgelöst werden, waren am Jugendpolittag 2008 ein wichtiges Thema. In den Diskussionen kam ein wichtiges Anliegen der Jugendlichen deutlich zum Ausdruck: die Mobilität. Aus diesem Hauptproblem und dessen hohen Kosten entstand der Auftrag verbilligtes Jugendabo = Umweltabo.

Die Billette und Abos für Jugendliche ab 16 Jahren sind teuer. Es fehlt insbesondere ein Angebot, wenn zum Beispiel der Lehrbetrieb im Einzugsgebiet der A-Welle liegt, die Berufsschule aber im Libero-Verbundgebiet. Die hohen Preise bilden keinen Anreiz, auf den öV umzusteigen, das Gegenteil ist der Fall. Mit einem Umweltabo könnten die Jugendlichen wo immer möglich ihre Reiseziele, sei es zur Arbeit oder in der Freizeit, günstig und umweltschonend erreichen. Wer in jungen Jahren den öV positiv erlebt, bleibt ihm als Erwachsener eher treu. Unsere Jugendlichen sind interessiert und sensibilisiert, ein gutes öV-Angebot für eine bessere Umwelt und gegen die doch meist überfüllten Strassen zu benutzen, wenn Preis und Angebot stimmen. Im Kanton Solothurn wohnhafte öV-Benutzer müssen sich mit zwei Verbundabos ausstatten. Nur für Pendler aus dem Thal wird für angrenzende Zonen der A-Welle ein Zusatzabo angeboten. Vom Regierungsrat wird als mögliche Alternative zum fehlenden übergreifenden Tarifverbund-Jahresabo das GA-Junior für 2250 Franken pro Jahr angepriesen. Das ist zwar in der ganzen Schweiz gültig, aber nicht jeder Familie ist es möglich, ihren Jugendlichen ein solches Abo zu kaufen.

Der Regierungsrat und, ganz knapp, die UMBAWIKO wollen den Auftrag nicht erheblich erklären. Begründet wird dies mit den momentan fehlenden finanziellen Möglichkeiten und den bereits bestehenden günstigen Billetttarifen für Jugendliche. Aber gerade die vermeintlich günstigen Tarife werden von den Jugendlichen kritisiert und stellen für sie ein echtes Problem dar. Das Ziel, tarifverbundübergreifend für alle Jugendlichen ein Umweltabo, scheint wegen grossen Hindernissen mit den angrenzenden Kantonen nicht sofort realisierbar zu sein. Trotzdem sollte der Kanton Solothurn den Stein ins Rollen bringen oder sogar als Pionier den öV für alle Jugendlichen attraktiver gestalten. Die wirtschaftliche Situation lässt neue Ausgaben trotz antizyklischem Gedankengut und Verständnis für nachhaltige Entwicklungen nicht unbegrenzt zu. So gesehen kommt der Auftrag wohl im ungünstigsten Zeitpunkt. Trotzdem bitte ich darum, ihn gutzuheissen. Im Sinn der Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs, aber

vor allem auch, um unseren Jugendlichen, Lehrlingen und Studenten den Weg weiter zu ebnen für eine uneingeschränkte Benutzung von Bus und Bahn. Die Fraktion CVP/EVP/glp wird der Erheblicherklärung grossmehrheitlich zustimmen.

Philipp Keel, Grüne. Der Auftrag kommt aus dem Jugendpolittag. Die Jugendlichen zeigen hier einen klaren Bedarf auf. Ich war vor etwa zehn Jahren selber an einer Jugendsession und weiss, was es heisst, wenn man etwas will und etwas ernsthaft vertritt. Man muss die Jugendlichen ernst nehmen. Zudem sind GA und Halbtaxabo keine Alternativen zu einem Umweltabo. Man sieht beispielsweise an Basel, dass ein Umweltabo durchaus funktioniert und sehr stark genutzt wird. Die Motivation zum Benutzen des öV kommt nur dann zustande, wenn die Tarife günstig sind, so dass ein Auto, das in den Betriebskosten fast gleich teuer oder sogar günstiger ist, nicht eine Alternative sein kann. Wir Grünen sind für Erheblicherklärung und bitten Sie um Ihre Unterstützung.

Fabian Müller, SP. Bei den vorangegangenen Aufträgen wie beim vorliegenden geht es um die zentrale Frage, welche Anreize geschaffen werden sollen, um die Jugendlichen zum Benutzen des öV zu animieren. Wenn Kinder und Jugendliche mit dem öV positive Erfahrungen sammeln können, werden die meisten dem öV auch im Erwachsenenalter treu bleiben. Wer dagegen als Kind mit dem Auto zur Schule gefahren und herumkutschiert wurde und auch sonst nie den öV benutzt hat, wird es auch im Erwachsenenalter nicht tun. Die GA für Jugendliche sind teuer, auch andere Billets und Vergünstigungen sind nicht gerade erschwinglich. Können Jugendabos günstiger gekauft werden, würden mehr Jugendliche wenn möglich ihre Fahrten zur Schule, zur Arbeit, aber auch im Freizeitbereich mit dem öV planen.

Die SP-Fraktion hat allen heute diskutierten Gesetzen und Aufträgen zum Thema öffentlicher Verkehr zugestimmt. Wir werden auch den vorliegenden Auftrag unterstützen. Je mehr Leute auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, desto mehr werden unsere Strassen und damit unsere Umwelt entlastet. Dazu müssen wir aber die entsprechenden Anreize schaffen. Irene Froelicher sagte, man müsse den Jugendlichen auch einmal Nein sagen und erklären, wieso. Selbstverständlich soll man den Jugendlichen auch Nein sagen, aber bei guten Vorschlägen soll man ihnen auch sagen, ja, das ist eine gute Sache, die ziehen wir durch. Hier liegt ein guter Vorschlag auf dem Tisch. Zeigen wir den Jugendlichen, die das Anliegen im Rahmen des Jugendpolittags vorgebracht haben, dass wir sie ernst nehmen, dass sie etwas bewegen können und ihre Ideen nicht im luftleeren Raum verpuffen. Die SP-Fraktion unterstützt den Auftrag.

Rolf Sommer, SVP. Der Regierungsrat soll für die Jugendlichen, Lehrlinge und Studenten ein tarifübergreifendes Jugendabo realisieren. Begründet wird dies damit, die Jugendabos seien sehr teuer, deshalb sei der öV für die Jugend kein Anreiz. Umweltschutz hier, Umweltschutz da, für alles wird der Umweltschutz missbraucht. Ja, missbraucht, sogar für die schwerwiegenden Folgen, die durch den unnötigen Individualverkehr ausgelöst werden. Wer verursacht den Individualverkehr? Die Jugendlichen und die Eltern, oder etwa nicht? Also soll der Staat die öV-Abos weiter vergünstigen, damit die Eltern von ihrer Pflicht befreit werden und die Jugendlichen mehr Geld haben für Discobesuche, Alkoholkonsum, Kleidermanie, Konzerte usw. Wo bleibt da die Eigenverantwortung? Eltern und Kinder haben auch Pflichten und nicht nur Rechte. Der Staat ist nicht irgendein Wesen, das sind wir alle. Die SVP ist nicht bereit, für die Exzesse und die ständigen Forderungen von Eltern und Jugendlichen immer mehr allgemeine Steuergelder auszugeben. Manchmal muss man auch verzichten können. Die zusätzlichen Kosten für ein Jugendabo sind nicht ausgewiesen. Die SVP ist nicht bereit, dem Auftrag zuzustimmen, so dass alle andern Steuerzahler, die verantwortungsvoll verzichten und zugunsten unserer Umwelt Eigenverantwortung übernehmen, mehr bezahlen müssen. Die SVP empfiehlt Ihnen, dem Antrag des Regierungsrats auf Nichterheblicherklärung zuzustimmen.

Abstimmung

Für den Antrag Regierungsrat (Nichterheblicherklärung)
Für Erheblicherklärung

38 Stimmen
42 Stimmen

Der bereinigte Kantonsratsbeschluss lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn beschliesst:

Der Auftrag «Verbilligtes Jugendabo (= Umweltabo)» wird erheblich erklärt.

Der Regierungsrat wird beauftragt für Jugendliche, Lehrlinge und Studenten im Kanton Solothurn ein tarifverbundübergreifendes Jugendabo zu realisieren.

19/2009

Interpellation Fraktion Grüne/SP: Massnahmen zur Stützung der kantonalen Wirtschaft und gegen die Arbeitslosigkeit

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 20. Januar 2009 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 31. März 2009:

1. *Vorstosstext.* Steuergelder werden zu den Banken verschoben und trotzdem folgen täglich Hiobsbotschaften zu Stellenabbau und Betriebsschliessungen. Gleichzeitig steigt auch die Arbeitslosigkeit rasant. Erste Firmen im Kanton Solothurn haben bereits Abbaumassnahmen und Entlassungen angekündigt oder gar vorgenommen.

In diesem Zusammenhang stellen wir der Regierung folgende Fragen:

1. Wie viele Unternehmen in unserem Kanton haben seit dem 1. Juli 2008 Kurzarbeit angekündigt und/oder Angestellte entlassen?
2. Wie viele Arbeitnehmende in unserem Kanton waren/sind von solchen Massnahmen betroffen?
3. Welche Branchen, Regionen und Unternehmensgrössen waren/sind von diesen Massnahmen betroffen? Die aktuelle wirtschaftliche Situation verlangt zusätzliche Massnahmen, auch von unserem Kanton!
4. Welches sind die Massnahmen der Regierung, damit Unternehmen in Schwierigkeiten zusätzlich unterstützt werden können? Wie ist die konkrete Vorgehensweise für in Bedrängnis geratene Firmen?
5. Welche sind konkrete Massnahmen der Regierung, damit Stellenabbau und Arbeitslosigkeit verhindert werden können?
6. Wie unterstützt die Regierung die ansteigende Anzahl Menschen, die von Arbeitslosigkeit betroffen, zusätzlich zu den obligatorischen Leistungen aus dem Arbeitslosenversicherungsgesetz (AVIG)? Welche konkreten Massnahmen, Programme und Angebote sind vorgesehen?

Die Interpellantinnen und Interpellanten erwarten, dass der Kanton mit geeigneten und notwendigen Massnahmen umgehend eingreift!

2. *Begründung.* (Vorstosstext)

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Vorbemerkungen.* In Zeiten kriselnder Konjunktur werden immer wieder Begehren zur Konjunkturanhebung erhoben. Die Konjunktur stützen und dabei einen Teil der gefährdeten Arbeitsplätze retten ist richtig, aber mit Augenmass. Der Staat per se ist nicht der bessere Wirtschaftler als die privaten Unternehmer und darf dabei seine langfristigen Ziele, insbesondere die Stabilität der Staatsfinanzen, nicht gefährden. Bisherige Erfahrungen zeigen denn auch, dass es der Politik mit staatlichen Stimulierungsprogrammen selten gelingt, die erhofften Wirkungen zu erzielen.

Im Gefolge der Zuspitzung der Finanzkrise im Herbst 2008 entstand ein regelrechter Einbruch der Weltkonjunktur, der alle Regionen betrifft. Die Schweiz ist bisher in einem relativ geringen Ausmass betroffen, trägt aber als Glied einer globalen Wertschöpfungskette, das Risiko noch stärker in den Abschwung einbezogen zu werden. Für 2009 ist eine Rezession unvermeidbar. Es handelt sich dabei um eine importierte Rezession. Trotz der wirtschaftlichen Abschwächung verfügt die Schweiz noch über einige robuste Merkmale. Sie hat finanziell gesunde und wettbewerbsfähige Unternehmen. In der Schweiz gibt es keine eigentliche Kreditkrise und keine Immobilienkrise.

Ausgehend von der Situation vor allem auf dem amerikanischen Hypothekenmarkt und dem daraus resultierenden Vertrauensverlust in die Finanzmärkte, verbunden mit einer weltweiten Verschuldung, insbesondere auch für den Kauf von Konsumgütern, hat eine globale Nachfragestagnation eingesetzt. Diese betrifft prioritär den Kauf von nicht lebensnotwendigen Konsumgütern wie Automobile, hochwertige Textilien sowie weitere Ausstattungsgüter des täglichen Gebrauchs. Die Abschwächung kommt deshalb über die Aussenwirtschaft und die Investitionen in die Schweiz.

Wir beobachten die Veränderungen der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung sowie die Entwicklung der schweizerischen Konjunkturdaten aufmerksam und unterziehen sie einer laufenden Analyse. Bei der Umsetzung unserer Massnahmen lassen wir uns von folgenden Strategien leiten:

- a) Investitionsprogramme müssen sinnvoll, ausführungsfähig und nachhaltig sein.
- b) Eine Optimierung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen trägt zur Stärkung des Wirtschaftswachstums bei.
- c) Eine gute Ausbildung sichert bestehende Standortvorteile und baut diese aus.
- d) Das Gleichgewicht des Finanzhaushaltes darf nicht gefährdet werden.

Wir setzen uns zudem für eine rasche Umsetzung der Wachstumspakete 1 und 2 sowie der E-Government-Strategie des Bundes ein. Wir sind uns aber auch bewusst, dass ein mittelgrosser Kanton wie Solothurn nur einen sehr beschränkten Einfluss auf den Konjunkturverlauf nehmen kann und die Wirkung, insbesondere auf die Exportindustrie, nur von einem sehr geringen Ausmass ist. Hingegen sind wir gewillt, die vorhandenen Instrumente, im Vordergrund stehen dabei jene der Arbeitslosenversicherung als automatische Stabilisatoren, mit einem hohen Wirkungsgrad einzusetzen. Der Kanton Solothurn mit seiner exportorientierten Wirtschaftsstruktur ist auf Schwankungen der Weltwirtschaft anfälliger und zwar im positiven wie auch im negativen Sinn. Es wäre aber verfehlt aus dieser Tatsache eine grundlegende Veränderung unserer Wirtschaftsstruktur, im Sinne von «weg von der Exportorientierung» hin zur binnenwirtschaftlichen Ausrichtung, zu fordern. Trotz der erwähnten konjunkturellen Anfälligkeit stellt die Exportwirtschaft eine bewährte und tragende Stütze unserer kantonalen Volkswirtschaft dar. Die gegenwärtige wirtschaftliche Situation darf als besorgniserregend, aber nicht aussichtslos bezeichnet werden. Die Schweizerische Nationalbank hat bisher ihre Autonomie gut genutzt, die öffentlichen Finanzen sind weitgehend im Lot, wir kennen im Vergleich zu anderen Ländern eine tiefe Arbeitslosigkeit sowie eine hohe Erwerbsquote und die Schweizerische Arbeitslosenversicherung ist krisenerprobt. Probleme verursachen heute hingegen die sehr hohe Prognoseunsicherheit sowie deren teilweise widersprechende Aussagen, bezüglich Intensität und Dauer der aktuellen wirtschaftlichen Abschwächung.

In der vergangenen Wachstumsphase der Schweizer Wirtschaft ist die Erwerbstätigkeit stark angestiegen. So ist gemäss der Erwerbstätigenstatistik (ETS) des Bundesamtes für Statistik die Zahl der Erwerbstätigen im Zeitraum zwischen anfangs 2006 und Ende 2008 um insgesamt 256'000 Personen oder um 6.9 Prozent gewachsen. Für die Grossregion Espace Mittelland, zu der auch der Kanton Solothurn gerechnet wird, beträgt der Zuwachs rund 37'200 Erwerbstätige oder 4.6 Prozent. Es versteht sich, dass in Zeiten der wirtschaftlichen Abkühlung, ein Teil dieses Anstieges wieder abgebaut wird. In einer ersten Phase sind davon vor allem befristete Anstellungen betroffen und natürliche Abgänge werden nicht mehr oder nur noch in einem geringeren Ausmass ersetzt. Gemäss dieser Statistik hat die Zahl der Erwerbstätigen im 4. Quartal 2008 gesamtschweizerisch noch zugenommen, während in der Grossregion Espace Mittelland vom 3. zum 4. Quartal 2008 bereits ein leichter Rückgang zu verzeichnen war.

3.2 *Zu Frage 1 + 2.* Die nachstehende Tabelle gibt Auskunft über die eingereichten Gesuche zur Bewilligung von Kurzarbeit und den abgerechneten Ausfallstunden. Dabei ist zu beachten, dass die Abrechnungen zeitverschieben erfolgen. Bei der Anzahl Mitarbeitende ist der Grad der Arbeitszeitreduktion, der im Einzelfall zwischen 20 und 100 Prozent variieren kann, nicht berücksichtigt.

Monat	Eingereichte Gesuche			Abrechnungen*		
	Anzahl	Bewilligt	Personen	Betriebe	Personen	Ausfallstunden
Juli 2008	1	1	19	1	2	86
August 2008	1	1	49	2	47	2'613
September 2008	4	4	21	0	0	0
Oktober 2008	11	10	196	3	52	2'225
November 2008	23	20	1'179	8	136	8'386
Dezember 2008	28	24	779	8	305	27'155
Januar 2009	72	69	1'945			
Februar 2009**	103	95	2'964			

*Die Abrechnungsdaten für das Jahr 2008 sind provisorisch;

**Bearbeitungsstand: 10.3.2009; für den Monat Februar 2009 sind zu diesem Zeitpunkt aufgrund fehlender Unterlagen noch 4 Gesuche hängig.

Das schweizerische Obligationenrecht (OR; SR 220) enthält verbindliche Bestimmungen über das Verfahren bei Massenentlassungen. So wird in Artikel 335d OR definiert, wann es sich um eine Massenentlassung im Sinne des Obligationenrechts handelt und Artikel 335f OR legt die Konsultation der Arbeitnehmervertretung sowie die Information an das kantonale Arbeitsamt fest. Es gilt festzuhalten, dass es sich nicht bei jedem Stellenabbau und bei jeder Kündigung, auch wenn mehrere Arbeitnehmende davon betroffen sind, um eine Massenentlassung im Sinne des OR handelt. Ein Stellenabbau oder eine Entlassung, bei der es sich nicht um eine Massenentlassung im Sinne des Gesetzes handelt, sind dem kantonalen Arbeitsamt nicht zu melden. Einzelne Firmen tun dies jedoch trotzdem und lassen sich auch durch den Rechtsdienst des Amtes für Wirtschaft und Arbeit (AWA) diesbezüglich beraten.

Im Zeitraum Juli 2008 bis Februar 2009 sind dem AWA fünf Massenentlassungen im Sinne von Artikel 335d ff OR mit insgesamt 787 betroffenen Mitarbeitenden gemeldet worden. Dabei entfällt der weitaus grösste Teil der betroffenen Arbeitnehmenden auf die Firma Borregaard Schweiz AG. Eine Kündigung gilt als missbräuchlich, wenn der Arbeitgeber sie im Rahmen einer Massenentlassung ausgesprochen hat, ohne dass die Arbeitnehmervertretung, oder falls es keine solche gibt, die Arbeitnehmer, konsultiert worden sind (Art. 336 Abs. 2 Bst. c OR).

3.3 *Zu Frage 3.* Von den gemeldeten Massenentlassungen sind, abgesehen von der Firma Borregaard Schweiz AG, im Wesentlichen Firmen in den Bereichen Maschinenbau und Präzisionstechnik in der Regi-

on Solothurn-Grenchen betroffen. Dabei handelt es sich um Firmen mit einem Personalbestand der in der Regel grösser als 100 Angestellte ist. Bei den Kurzarbeitsgesuchen handelt es sich vorwiegend um Firmen in den Branchen: Zulieferbetriebe der Automobilindustrie, Maschinenbau und Metallverarbeitung. Aus regionaler Sicht ist davon mehrheitlich ebenfalls der westliche Kantonsteil betroffen. In den Monaten Januar und Februar 2009 sind vermehrt aber auch Gesuche aus anderen Branchen aus dem ganzen Kanton eingereicht worden.

3.4 Zu Frage 4. Auf der Grundlage des Wirtschaftsförderungsgesetzes (BGS 911.11) kann der Kanton, Unternehmen behilflich sein, auf andere Produktionszweige und Betriebsarten umzustellen, oder Massnahmen im Sinne des Umweltschutzes und der Raumordnung zu treffen. Dazu werden die üblichen Instrumente der Wirtschaftsförderung eingesetzt. Hingegen kann er auf dieser gesetzlichen Grundlage keine Beiträge zur Erhaltung überholter Strukturen leisten. Der Kanton besitzt keine gesetzlichen Grundlagen, um in Bedrängnis geratene Firmen zu sanieren. Ein derartiges Unterfangen würde den kantonalen Finanzhaushalt zu stark belasten und steht in einem krassen Widerspruch zu unserer Wirtschaftsordnung. Hingegen ist das im Bundesgesetz über die obligatorische Arbeitslosenversicherung und die Insolvenzenschädigung (AVIG; SR 837.0) enthaltene Instrument der Kurzarbeitsentschädigung, ein taugliches Instrument, um aufgrund der wirtschaftlichen Lage einen voraussichtlich vorübergehenden Arbeitsausfall auszugleichen, und somit Arbeitsplätze zu erhalten. Gesuche um eine Kurarbeitsbewilligung sind beim kantonalen Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) einzureichen und werden, sofern sämtliche Unterlagen vorhanden sind, innerhalb weniger Tage bearbeitet. Wie aus der Tabelle unter Frage 1 ersichtlich wird, ist in den letzten Monaten die Anzahl der eingereichten Gesuche stark angestiegen. Der überwiegende Teil der Anträge wurde bewilligt. In welchem Ausmass die Firmen die bewilligte Kurzarbeit effektiv nutzen, kann erst nach etwa drei Monaten, also nach Vorliegen der Abrechnungen, festgestellt werden.

Es stellt sich somit weniger die Frage, wie der Kanton in Bedrängnis geratenen Firmen helfen kann, sondern vielmehr, was diese selbst machen können. Die Unternehmen können in dieser Zeit neue Märkte erschliessen, sich auf den Wiederaufschwung vorbereiten, die Effizienz erhöhen und auf Kurzarbeit zurückgreifen, statt Personal zu entlassen.

3.5 Zu Frage 5. Der Zeitpunkt für den Erlass von Massnahmen zur Überbrückung eines konjunkturellen Rückgangs ist eine hochkomplexe Angelegenheit. Der Kanton Solothurn hat mit drei wesentlichen Programmen bereits den genau richtigen Zeitpunkt getroffen:

- Die Revision des Steuergesetzes wird im laufenden Jahr wirksam. Durch die finanziellen Einsparungen können die privaten Haushalte mehr Konsumausgaben tätigen.
- Durch die beschlossenen und ausführungsfähigen Bauprojekte löst der Kanton in den Jahren 2009–2012 Investitionen von 800 Millionen Franken aus. Ein Festhalten am Planungsbeschluss vom 11. März 2008 würde bei entsprechender Verschlechterung der Zahlen des Staatshaushaltes einschneidende Massnahmen aber auch im Bereich der Investitionen erfordern.
- Mit dem Förderprogramm für Energieeffizienz und erneuerbare Energie unterstützt der Kanton die Investitionen der Hauseigentümer massgeblich.

Neben diesen Programmen zur Stützung der Binnenwirtschaft stehen als automatische Stabilisatoren, die Massnahmen der Arbeitslosenversicherung, in Form von Taggeldzahlung an Arbeitslose (Erhalt der Kaufkraft), und die Einführung von Kurzarbeit zur Verhinderung von Stellenabbau zur Verfügung.

3.6 Zu Frage 6. Auf der Grundlage von § 43 Sozialgesetz (BGS 831.1) vollzieht das Amt für Wirtschaft und Arbeit, die Bundesbestimmungen des AVIG (SR 837.0). Zusätzliche arbeitsmarktliche Massnahmen können gemäss § 127 Sozialgesetz (BGS 831.1) die Einwohnergemeinden tragen, falls regionale oder kommunale Interessen vorliegen. In diesem Sinn besteht schon seit über zehn Jahren das Soziallohnprojekt solopro für arbeitsmarktfähige, ausgesteuerte Personen mit zur Zeit 125 Einsatzplätzen sowie seit Herbst 2008 die Sozialfirma ProWork. Im Weiteren können die Gemeinden für Sozialhilfeempfängerinnen und Sozialhilfeempfänger sogenannte Gemeindeförderstellen schaffen. Zusätzliche niederschwellige Arbeitsplätze stehen in den Institutionen der Suchthilfe zur Verfügung. Als zusätzliche Massnahmen hat der Kanton auf der Basis von § 48 Sozialgesetz die Case Management-Stelle Soziales geschaffen, die dazugehörigen regionalen Anlaufstellen sind in Vorbereitung. Im Sinne der interinstitutionellen Zusammenarbeit (IIZ) erfolgt heute eine geregelte Zusammenarbeit der einzelnen Sozialversicherungen mit definierten Schnittstellen und einer vermehrten Ausrichtung auf die Integration in den Arbeitsmarkt. Im Weiteren wird mit einem verwaltungsinternen koordinierten Vorgehen die Jugendarbeitslosigkeit bekämpft. In diesem Zusammenhang wurde u.a. das Projekt Case Management Berufsbildung gestartet.

Die Ausgestaltung der arbeitsmarktlichen Massnahmen nach AVIG (SR 837.0) kann im Rahmen der Verordnung des EVD über die Vergütung von arbeitsmarktlichen Massnahmen (SR 837.022.531) den Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt angepasst werden. Auf Antrag des Amtes für Wirtschaft und Arbeit

(AWA) beschliesst die tripartite Kommission der kantonalen Arbeitsmarktpolitik (KAP) jeweils die Budgets und Einsatzplätze der arbeitsmarktlichen Massnahmen.

Die schweizerische Arbeitslosenversicherung ist äusserst funktionsfähig ausgestaltet und krisenerprobt. Sie deckt mit ihren Leistungen das Risiko Arbeitslosigkeit auch bei einer steigenden Anzahl betroffener Menschen ab. Zusätzliche Massnahmen des Kantons sind weder vorgesehen noch würde dafür eine gesetzliche Grundlage bestehen. Hingegen erlaubt das Sozialgesetz ergänzende Massnahmen auf Gemeindeebene oder im Rahmen der IIZ. Ein zusätzlicher Handlungsbedarf ist momentan nicht gegeben. Bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit handeln wir strikte im gesetzlichen Rahmen. Eine Experimentierphase, wie sie in den 90-er Jahren mit Millionenverlusten für den Kanton stattfand, werden wir nicht mehr zulassen.

Philipp Hadorn, SP. Es ist nicht ganz einfach, gehalten und anständig auf die Antworten der Regierung zu dieser Interpellation in der aktuellen Situation zu reagieren. Auf klare Fragen gibt sie unpräzise Antworten, konkret verlangte Angaben zu Entlassungen, Anzahl betroffener Betriebe werden nicht beantwortet, über einzelne Massenentlassungen wird diffus berichtet. Der konkreten Nachfrage zu betroffenen Branchen und Regionen unseres Kantons wird mit einer kurzen Aufzählung begegnet mit dem Vermerk: «Es sind vermehrt aber auch Gesuche aus andern Branchen aus dem ganzen Kanton eingereicht worden.» Was soll das? Gegen 5000 Personen sind von Arbeitslosigkeit betroffen, ständig wächst die Anzahl Stellensuchender, die Zahl sich in Not befindender Unternehmen steigt täglich, die Konjunkturprognosen werden immer wieder nach unten korrigiert und die Dauer der Krise für länger prognostiziert. Unsere Regierung schreibt in ihrer Stellungnahme unter anderem Folgendes: «In Zeiten kriselnder Konjunktur werden immer wieder Begehren zur Konjunkturankurbelung erhoben (...) Der Staat per se ist nicht der bessere Wirtschaftler als die privaten Unternehmer (...) Bisherige Erfahrungen zeigen denn auch, dass es der Politik mit staatlichen Stimulierungsprogrammen selten gelingt, die erhofften Wirkungen zu erzielen.» Im Gefolge der Zuspitzung der Finanzkrise, heisst es weiter, sei die Schweiz «bisher in einem relativ geringen Ausmass betroffen.» Später schreibt die Regierung: «Es versteht sich, dass in Zeiten der wirtschaftlichen Abkühlung ein Teil dieses Anstiegs wieder abgebaut wird.»

Völlig unpassend wird in einem Exkurs dargelegt, welche Schritte gemäss OR bei Massenentlassungen einzuhalten sind. Ich danke für diese Infos. Als Gewerkschafter kenne ich zufälligerweise diese Modalitäten zur Genüge und weiss auch, dass sie nicht selten mehr schlecht als recht oder zumindest nicht aufrichtig eingehalten werden und kaum Sanktionen ausgesprochen werden. Die einladende Aufforderung an die Regierung, Vorschläge zu unterbreiten, wie in Bedrängnis geratene Firmen unterstützt, Stellenabbau und Arbeitslosigkeit verhindert und zusätzliche Massnahmen für von Arbeitslosigkeit betroffene Menschen angeboten werden könnten, quittiert die Regierung unbeholfen, zynisch oder schlichtweg nicht adäquat zur dramatischen Situation mit Worten wie «Es stellt sich somit weniger die Frage, wie der Kanton in Bedrängnis geratenen Firmen helfen kann, sondern vielmehr, was diese selbst machen können. Die Unternehmen können in dieser Zeit neue Märkte erschliessen, sich auf den Wiederaufschwung vorbereiten, die Effizienz erhöhen.» Höhnisch müssen solche Worte tönen in den Ohren von Unternehmen, die in unserem Kanton seit Wochen kaum mehr Schlaf finden, verzweifelt nach Lösungen suchen und um schwerwiegende, unangenehme Entscheidungen ringen. Die Finanzindustrie hat es vorexerziert, wie sich die angeblichen Chancen der Krise nutzen lassen, ebenfalls all die Betriebe, die ihren Mitarbeitenden blaue Briefe nach Hause schicken müssen. Nach dem Wegschieben der Verantwortung an die Unternehmung folgt der Seitenhieb der Regierung an die Gemeinden, die ja gute Dinge, also zusätzliche Massnahmen ergreifen können, wenn sie wollen.

Was soll das? Hochanständig stellen wir konkrete Fragen an die Regierung, weil das Volk von Angst und Schrecken vor einem wirtschaftlichen Zusammenbruch geplagt ist. Unsere Regierung beantwortet die aufgeworfenen Fragen nicht oder dürftig, gibt den Ball an die Privaten und an die Kommunen weiter und gipfelt in der Schlussfolgerung: «Ein zusätzlicher Handlungsbedarf ist momentan nicht gegeben. Bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit handeln wir strikt im gesetzlichen Rahmen. Eine Experimentierphase, wie sie in den 90er Jahren mit Millionenverlusten für den Kanton stattfand, werden wir nicht mehr zulassen.»

Ich bin erschüttert. Die USA, Europa und selbst die Schweizerische Eidgenossenschaft haben erkannt, dass die Krisenbewältigung nun aktiv angegangen und klar anders gemanagt werden muss als in der Vergangenheit. Regieren heisst, Verantwortung wahrnehmen, Lösungen erarbeiten, bei Bedarf Gesetzesanpassungen vorschlagen. So geschieht es im Moment rund um den Globus in den industrialisierten Nationen. Nur die Regierung des Kantons Solothurn wagt es, ein Lied auf die private Initiative zu singen, liebäugelt ausschliesslich mit dem Wohlergehen der Staatskasse und verkennt, was in der Bevölkerung jetzt schon abgeht und noch intensiver auf uns zukommen wird. Visionslos stellt die Regierung fest: «Der Zeitpunkt zum Erlass von Massnahmen zur Überbrückung eines konjunkturellen Rückgangs ist eine hochkomplexe Angelegenheit.» Um Gottes Willen, so bereitet doch wenigstens etwas vor! Bei der

erwartbaren Zuspitzung der Krise kann der richtige Moment für das Auslösen vorbereiteter Massnahmen noch abgewartet werden. Für solche Aufgaben haben wir Leute in die Regierung gewählt im Vertrauen, dass sie sich diesen Herausforderungen stellen. Auch eine hochkomplexe Angelegenheit sollte die Regierung zu bewältigen versuchen, vielleicht auch mit Unterstützung.

Mit einem neuen Auftrag vom 6. Mai 2009 wollen wir der Regierung Beine machen und sie zwingen, dass sie die zugegebenermassen für sie und uns alle schwierige Aufgabe in Angriff nimmt, sich daran wagt. Eine neue Arbeitsgruppe, tripartit aus Vertretern der Wirtschaft, der Gewerkschaften und des Kantons zusammengesetzt, soll sich ausschliesslich um die Erarbeitung von geeigneten und hoffentlich mehrheitsfähigen Konjunkturmassnahmen kümmern. Ein zusätzliches Instrument ist angebracht in der jetzigen Situation und kann nicht andern Kommissionen als Nebengeschäft anvertraut werden. Die aktuell sich ständig zuspitzende, dramatische Situation rechtfertigt ein zusätzliches Gremium, das nicht noch zahlreiche andere Aufgaben hat, sondern sich ausschliesslich um die Entwicklung von Massnahmen gegen die Arbeitslosigkeit kümmern kann. Die Biberister Firma Mühlemann hat vor einigen Tagen Dutzende blaue Briefe verschickt, auch die Dihart AG in Dulliken hat vor einer Woche eine ganze Anzahl solcher Briefe verschickt. Die Reihe von Hiobsbotschaften lässt sich gerade auch mit Kleinbetrieben auf Endlospapier auflisten. Jetzt darf schlichtweg nicht mehr länger verwaltet werden, die Menschen brauchen konkrete Unterstützung und sinnvolle Perspektiven, und zwar sofort.

Heinz Müller, SVP. Es ist ja geradezu niedlich und nett, wie sich der Gewerkschafter Hadorn für die Unternehmer einsetzt. Im Gegensatz zu ihm redet jetzt ein Unternehmer, der genau weiss, was in der jetzigen Krise passiert. Ich hacke nicht derart auf der Regierung herum, wie du es getan hast, aber ich erinnere dich, lieber Philipp Hadorn, gerne wieder einmal daran, wenn wir eure Unterstützung brauchen, und zwar wirkliche Unterstützung, indem du dann auf unserer Seite Schulter an Schulter mit uns kämpfst. Im Moment hackst du auf den Falschen herum.

Eine Krise ist leider oder manchmal auch zum Glück immer wieder die Stunde der Wahrheit, sie legt schonungslos Überkapazitäten, Fehlinvestitionen oder, und das vor allem, falsche Strukturen offen. Automatische Stabilisatoren wie Arbeitslosenversicherung und Kurzarbeit geben der Wirtschaft mehr Zeit und Schnauf für unvermeidliche Anpassungen von Kapazität und Strukturen, und so genannte staatliche Konjunkturprogramme vermitteln zusätzliche Impulse. Sie tragen aber auch oft den Keim der Strukturzerhaltung oder von Fehlinvestitionen in sich. Deshalb sind die Unternehmen nicht unbedingt scharf auf staatliche Investitionen im Betrieb. Auch nützen sie, und das vor allem auf den Kanton Solothurn bezogen, der Exportindustrie wenig bis gar nichts. Aus diesem Grund ist es höchst problematisch, mit Steuergeldern Firmen zu stützen, deren Strukturen veraltet oder deren Kapazitäten gegenüber dem Markt zu hoch sind. Das beantwortet ja die Regierung zu Frage 4 auch so. Die Regierung hat einen andern Auftrag, und damit auch wir. Eine steigende öffentliche Verschuldung und eine tendenzielle Strukturzerhaltung sind Bremsklötze für das wirtschaftliche Wachstum in der Zukunft. Deshalb ist es für die öffentliche Hand wichtiger, den Staatshaushalt in Ordnung zu halten und ihn nicht zu verschulden, indem man Geld in Strukturzerhaltung von Firmen steckt. Früher oder später, auch bei einer guten Konjunktur, müssen die Strukturen so oder so angepasst werden. Mit den eingangs erwähnten Stabilisatoren, vor allem der Möglichkeit, Kurzarbeit einzuführen, können aber Arbeitsplätze erhalten und vor allem gesichert werden, und gesichert werden kann auch das Know-how der Mitarbeitenden für die Zukunft. Aber auch da muss geprüft werden, ob personelle Überkapazitäten, die in der Hochkonjunktur leider auch geschaffen wurden, sich auf Zeit halten können. Da sind Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter wie auch die öffentliche Hand überall im gleichen Boot. Diesen Spielregeln sind wir alle gleichermassen ausgesetzt.

Was kann der Kanton in diesen schwierigen wirtschaftlichen Zeiten für Firmen tun? Einfach Geld in die Firmen pumpen, das haben wir an verschiedenen Beispielen gesehen – Swissair – bringt nichts. Im Moment ist das grösste Problem unserer Unternehmen die fehlende Liquidität. Liquiditätsengpässe können verschiedene Gründe haben, die schlecht gewordene Zahlungsmoral oder schlecht gewordene Konditionen sind nur zwei davon. Zudem müssen heute Grossprojekte vorfinanziert werden, während in den guten Zeiten ein Teil der Bestellungen fakturiert werden konnte. Das geht heute nicht mehr, das können wir heute vergessen. Von einer solchen Vorfinanzierung hängt es manchmal auch ab, ob man einen Auftrag erhält oder nicht. Um die Liquiditätsengpässe zu entspannen, braucht es Fremdkapital, und das zu bekommen, ist nicht immer leicht, wird aber durch eine Bürgschaft erleichtert. Hier kann der Kanton bzw. die öffentliche Hand ohne grosses Risiko den Unternehmen schnell und gezielt helfen. Es sollte auf allen Staatsebenen Geld bereitgestellt werden, um gute Bürgschaften einzuholen. Die Stadt Grenchen hat es vorgemacht und Geld für Bürgschaften in Gewerbe und Industrie gesprochen. Meistens ist die Kreditwürdigkeit bereits durch ein Kreditinstitut geprüft worden, und so kann nach einer weiteren Prüfung der Bürgschaft das Risiko für die Gebenden, die öffentlichen Hand, nach dem Zwei-Augen-Prinzip als gut angesehen werden. Betriebe erhalten ihren Kredit und damit Aufträge und entlasten so

die staatlichen Stabilisatoren wie die Arbeitslosenversicherung und Kurzarbeit. Bürgschaften tragen auch nicht den Keim der Strukturhaltung in sich.

Wir als Fraktion können nicht sagen, ob wir von der Beantwortung befriedigt seien, aber sie hat uns gefallen.

Iris Schelbert-Widmer, Grüne. Die Grüne Fraktion dankt dem Regierungsrat für die Antwort, die zeigt, dass er sich offensichtlich über den Zustand der kantonalen Wirtschaft und die Arbeitslosigkeit bewusst ist, die Entwicklung aufmerksam verfolgt und hat auch Massnahmen ergriffen hat. Die Einreichung der Interpellation liegt aber fast ein halbes Jahr zurück und die Lage hat sich nicht entspannt. Auch wir werten die Antworten als recht defensiv. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass er strikte im gesetzlichen Rahmen handelt. Auf Gemeindeebene können weitere Massnahmen vorgesehen und initiiert werden, schreibt der Regierungsrat. Hier kann der Kanton sicher im verstärkten Mass proaktiv wirken. Wichtig erscheint uns, und das tönt banal, dass möglichst wenig Leute ihre Arbeit verlieren. Auch wenn der Regierungsrat darauf hinweist, wie funktionsfähig unsere Arbeitslosenversicherung ist: Die Wiedereingliederung ist immer ein langwieriger und schwieriger Prozess. Arbeitslosigkeit ist deprimierend, hat psycho-soziale Auswirkungen, macht krank. Das zieht Folgekosten nach sich, und zwar immer. Darum ist eine zeitweilige Kurzarbeit sicher die bessere, aber nicht immer und in jedem Fall die beste Lösung, weil sie eine Firmenschliessung nicht verhindern kann.

In seiner Aufzählung der getroffenen Massnahmen zur Überbrückung des konjunkturellen Rückgangs zählt der Regierungsrat die geplanten ausführungsfähigen Investitionen im Bausektor und das Förderprogramm für Energieeffizienz und erneuerbare Energien auf. Die zwei letzteren Massnahmen sind wichtig, weil sie ein grosses Auftragsvolumen und damit auch Arbeitsplätze generieren. Der Regierungsrat führt weiter die Steuergesetzrevision auf; das gesparte Geld könne wieder ausgegeben werden. Geld in die Hand zu bekommen, ist das eine, aber es nicht einzahlen zu müssen, ist das andere. Ob es wirklich so ausgegeben wird, wie der Regierungsrat meint, können wir schwer einschätzen. Auch die Ergänzungsleistungen für Familien stellen eine wichtige Massnahme dar, vorausgesetzt, die Leute haben noch Arbeit. Dort wird jeder investierte Franken direkt wieder ausgegeben und damit unsere Wirtschaft gestützt. Aber eines ist klar, wir, Wirtschaft, Gesellschaft und Politik, sind gefordert, Arbeitslosigkeit zu verhindern.

Sandra Kolly, CVP. Vieles ist schon gesagt worden, und ich kann mich Heinz Müller anschliessen. Auch wir meinen, Massnahmen seien nötig. Aber der Finanzhaushalt muss kritisch im Auge behalten und eine massive Verschlechterung der Staatsfinanzen verhindert werden. Zu glauben, der Kanton Solothurn könne mit riesigen Geldausgaben die Konjunktur ankurbeln, wäre reine Selbstüberschätzung. Selbst der Bund hat Mühe, etwas zu bewirken. Eine tauglichere Massnahme ist die Bewilligung von Kurzarbeit, die es meist möglich macht, einen vorübergehenden Arbeitsausfall auszugleichen und Arbeitsplätze zu erhalten. Mit drei wesentlichen Programmen trifft aber der Kanton jetzt genau den richtigen Zeitpunkt: Die Revision des Steuergesetzes wird im laufenden Jahr wirksam, durch die finanziellen Einsparungen steht den privaten Haushalten mehr Geld für Ausgaben des täglichen Bedarfs zur Verfügung. Ausserdem werden in den nächsten drei Jahren baureife Bauprojekte Investitionen von 800 bis 900 Mio. Franken auslösen. Auch mit dem Förderprogramm zur Energieeffizienz und erneuerbaren Energien ist man auf dem richtigen Weg. Die Investitionen der Hauseigentümer werden massgeblich unterstützt, und auch dort werden gut 8 Mio. Franken eingeschossen. Ein wichtiger Punkt sind die Ergänzungsleistungen für die Familien. Diese Massnahme hilft mit, dass einkommensschwache Familien trotzdem einen gewissen Konsum tätigen können, vor allem aber bleiben ihre Ausgaben in der Region. Nach Meinung der Fraktion CVP/EVP/glp ist der Kanton mit der raschen Bewilligung von Kurzarbeit und der Umsetzung des erwähnten Förderprogramms auf dem richtigen Weg, ohne dass dabei die Staatsfinanzen völlig aus dem Ruder laufen.

Markus Grütter, FdP. Vom aktuellen weltweiten Wirtschaftsabschwung, ausgelöst durch die massive Krise im Finanzsektor, sind hauptsächlich die Banken, Versicherungen und die Exportwirtschaft betroffen. Weil die Wirtschaft im Kanton Solothurn zu einem grossen Teil exportorientiert ist, trifft uns der Abschwung hart. In einer offenen Volkswirtschaft wie der schweizerischen ist es schwierig, der Wirtschaft durch Impulse auf der Nachfrageseite auf die Beine zu helfen. Die Schweiz verdient jeden zweiten Franken über den Export, und wir haben eine grosse Importquote. Ein bedeutender Teil unserer Kaufkraft fliesst durch den Import ins Ausland. Also würden staatliche Förderinvestitionen in diesen Sektoren ins Ausland abfliessen, und uns blieben die Staatsschulden. In diesen Wirtschaftssektoren helfen nur automatische Stabilisatoren wie Kurzarbeitsentschädigung und Taggeldzahlungen an Arbeitslose. Auch Investitionen vor Ort, zum Beispiel in Bau und Unterhalt von Infrastrukturen machen Sinn, sofern die Arbeiten an einheimische Firmen vergeben werden. Es nützt natürlich nichts, wie bei einer Sanierung

zwischen Zürich und Thurgau passiert, wo ein Auftrag für mehrere Millionen Franken an eine deutsche Firma vergeben wurde. Da nützt auch jedes Konjunkturstützungspaket nichts. Dies nur als Randbemerkung. Der Kanton Solothurn schaut im Grossen und Ganzen sehr gut zu uns.

Was macht sonst noch Sinn? Heinz Müller sagte es: Man kann gewisse Sachen mit Bürgschaften stützen, dafür gibt es das Instrument der Bürgschaftsgenossenschaften. In dieser Beziehung könnte unser Kanton noch mehr machen. Auch Renovationen von Gebäuden, Sanierungen im Energiebereich und Umstellungen auf erneuerbare Energien machen Sinn. Hierdurch bleibt die Wertschöpfung im Kanton. Die geplanten Investitionen des Kantons in der Höhe von 800 Mio. Franken wurden bereits erwähnt. Hinzu kommt die Steuersenkung, auch wenn diese nicht überall auf das gleiche Echo stösst, aber auch sie kommt der Wirtschaft zugute, weil der Konsum angeregt wird. Man kann also sagen: Der Kanton tut etwas. Die erwähnten Projekte und Förderungen wurden seinerzeit nicht als Konjunkturstützungsprogramme in die Wege geleitet. Sie sind aber bereit und können ausgelöst werden. Jetzt müssen wir sie durchziehen, denn jetzt nützen sie etwas. Ich verstehe da jenen Teil der Finanzkommission nicht so recht, der die Projekte plötzlich kürzen will. Oder will man es etwa so machen wie in der Krise der 90-er Jahre, als der Kanton Projekte aus dem Boden stampfte, die nie irgendetwas nützten, aber einen Haufen Ärger und Geld kosteten und sogar zu Prozessen und entsprechenden Verurteilungen führten. Konjunkturstützungsmaßnahmen mit Augenmass, so wie es die Regierung jetzt tut, das ist auf lange Sicht sinnvoll und auch bezahlbar. Unsere Fraktion findet die Antwort der Regierung gut.

Esther Gassler, Vorsteherin des Volkswirtschaftsdepartements. Herzlichen Dank für die positive Aufnahme unserer Antwort. Es liegt der Regierung nichts ferner, als in einer so schwierigen Zeit untätig dazustehen. Allerdings sind unsere Möglichkeiten beschränkt und es gibt Situationen, in denen der Staat, wir haben dies heute in andern Zusammenhängen gehört, nicht in jeder Beziehung helfen kann. Es dünkt mich wichtig zu relativieren: Wenn jemand seinen Arbeitsplatz verliert, was ausserordentlich bedauerlich ist, steht er im Gegensatz zu unseren Grosseletern in den Dreissiger Jahren nicht vor dem Nichts, sondern vor einem Versicherungswerk, das ihm 70 bis 80 Prozent seines Verdiensts auszahlt. Er hat in guten Zeiten einbezahlt und hat eine Leistung zugute. Das ist ein Werk, das man nicht hoch genug schätzen kann und ein wichtiger Stabilisator ist, beispielsweise auch für den privaten Konsum. Wie Heinz Müller sagte, ist es wichtig, dass den Unternehmen die Liquidität erhalten bleibt. Wir bemühen uns, dass die Auszahlungen seitens des Staates und auch die Bewilligungen von Kurzarbeit schnell erfolgen, auch wenn da und dort vielleicht noch eine Unterschrift oder ein Detail fehlt

Ein Thema beschäftigt uns sehr stark: die Jugendarbeitslosigkeit. Es gibt Lehrabgänger, die keine Stelle finden, und wir bedauern das sehr. Dort leisten wir Unterstützung, so gut wir können. Es gibt jetzt auch vom Bund her die Möglichkeit von Praktikas. Allerdings ist der Eingriff auch hier schwierig, wie in jedem andern System, weil es immer auch unerwünschte Wirkungen hat. So darf die Unterstützung von Praktikanten nicht zulasten älterer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern gehen, indem sie ihre Stelle verlieren, weil man sie mit subventionierten Praktikanten besetzen kann. Da gilt es sehr gut hinzuschauen, damit das, was man tut, auch die richtige Wirkung hat. Die jungen Leute, auch das ist eine Erfahrung, finden relativ schnell eine Stelle, wenn es wirtschaftlich wieder aufwärts geht; ältere hingegen haben entschieden mehr Mühe. Wir werden also auch diese Situation mit grösster Aufmerksamkeit verfolgen. Wir wünschen uns alle, dass sich die Situation möglichst bald wieder zum Bessern wendet.

Philipp Hadorn, SP. Ich möchte mit der Schlussklärung gerne auf ein paar Aussagen reagieren. Die Interpellation fragt nach zusätzlichen Massnahmen. Wir hörten von Massnahmen, die nicht in der Krisensituation entstanden sind. Es ist gut, dass es sie gibt. Wir sind überzeugt, als Interpellanten, als Gewerkschafter, dass es zusätzliche Massnahmen braucht. Heinz Müller sagt, es sei eher die Privatwirtschaft, die ihre Hausaufgaben nicht gemacht, ihre Strukturen nicht angepasst und Überkapazitäten geschaffen habe. In der Krise würden jetzt wenigstens diese Aufgaben gemacht. Ich will das nicht beurteilen. Ich merke aber gleichzeitig, dass er durchwegs Stabilisatoren vorschlägt, das hörten wir auch von der FdP und indirekt von der CVP, die sagte, sie sehe es grundsätzlich wie die SVP, was ja auch bemerkenswert ist. Sie sagen alle, es brauche zusätzliche Massnahmen, nämlich etwa bezüglich der Finanzierung von Liquiditätspässen. Diese mögliche Massnahme hätte ja auch die Regierung vorschlagen können, allenfalls neben weiteren. Ich nehme zur Kenntnis, dass offenbar ein Massnahmenbedarf vorhanden ist, auch wenn man es nicht gerne so darlegt.

Die Interpellanten sind mit der Beantwortung der Regierung nicht zufrieden. Wir erwarten, dass die Regierung nicht länger untätig Menschen in unserem Kanton ungebremst in die verheerenden Folgen der gegenwärtigen Krise schlittern lässt, und wir hoffen, dass mit der Einsetzung der tripartiten Arbeitsgruppe am Tisch, nicht in der Öffentlichkeit, zusätzliche Massnahmen erarbeitet werden können.

Neu eingereichte Vorstösse:

I 115/2009

Interpellation Fraktion SP: Massiver Anstieg der Krankenkassenprämien im Kanton Solothurn

Mit einer Erhöhung der Krankenkassenprämien im Jahr 2010 von bis zu 17% gemäss den Prognosen des Bundesamts für Gesundheit (BAG) ist der Kanton Solothurn überdurchschnittlich stark vom angekündigten Prämienschock betroffen. Im Schweizer Durchschnitt werden einer Familie mit einem Jugendlichen in Ausbildung und einem Kind wegen des angekündigten Prämienschubs nächstes Jahr 1765 Fr. im Budget fehlen. Schweizweit macht das rund 3 Milliarden Franken aus, die dem Konsum entzogen werden. Für die Prämienzahlenden bedeutet dies, dass sie mitten in der Wirtschaftskrise noch tiefer in die Taschen greifen müssen. Familien in engen Verhältnissen werden dies am deutlichsten zu spüren bekommen und ihre Kaufkraft wird somit im ungünstigsten Moment zusätzlich erheblich geschwächt. Diese Situation ist für die SP unhaltbar. Die SP verlangt, dass der angekündigte Prämienschock und die sich damit ergebende finanzielle Belastung sozial abgefedert werden. In diesem Zusammenhang stellen wir der Regierung folgende Fragen:

1. Welche Gründe führten zu dem gemäss BAG-Prognose überdurchschnittlich hohen Anstieg der Krankenkassenprämien im Kanton Solothurn im Vergleich zu anderen Kantonen?
2. Für wie viele Haushalte im Kanton Solothurn beträgt die Prämienbelastung mehr als die vom Bundesrat bei der KVG-Einführung versprochenen 8% des steuerbaren Einkommens und in welchen Prozentbereichen des steuerbaren Einkommens liegt die durchschnittliche Belastung?
3. Was gedenkt der Regierungsrat als Sofortmassnahme gegen die angekündigte Prämienhöhung zu unternehmen?
4. Gemäss Integriertem Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) plant der Regierungsrat bis Dezember 2010 die Volksinitiative der SP zur Prämienverbilligung zu bearbeiten. Aufgrund der angekündigten Prämienhöhungen ist dies eine zu lange Zeit. Auf welchen früheren Zeitpunkt kann der Regierungsrat die Bearbeitung der Initiative bzw. die Ausarbeitung des angekündigten Gegenvorschlags angesichts des massiven Prämienschubs vorziehen?
5. In welcher Form wird der Regierungsrat beim Bund vorstellig, um darauf hinzuwirken, dass den Kantonen mehr Geld für die Prämienverbilligung zur Verfügung gestellt wird?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Evelyn Borer, 2. Anna Rüefli, 3. Jean-Pierre Summ, Fabian Müller, Trudy Küttel Zimmerli, Walter Schürch, Susanne Schaffner, Ulrich Bucher, Heinz Glauser, Fränzi Burkhalter, Philipp Hadorn, Urs von Lerber, Markus Schneider, Peter Schafer, Clivia Wullimann. (15)

ID 116/2009

Dringliche Interpellation Fraktion FdP: Bahnhof Solothurn-Kreisellösung

Die Verkehrssituation am Bahnhof Solothurn ist seit Jahren unbefriedigend. Bedingt durch Sanierungsarbeiten auf dem ganzen Bahnhofareal, hat sich die Bauleitung als Zwischenphase für die Verkehrsführung über einen provisorischen Kreisellösung und einen neuen Standort der Haltestelle des «Bipperlisi» entschieden. In der Praxis zeigt sich, dass der Verkehr vor dem Bahnhof Solothurn seither wesentlich flüssiger rollt als mit der bisherigen Ampellösung, und dass die Verkehrsteilnehmer trotz den Behinderungen durch die Bauarbeiten praktisch keine Wartezeiten mehr in Kauf nehmen müssen.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat zur Zeit den Verkehrsfluss beim Bahnhofplatz Solothurn?
2. Erachtet der Regierungsrat es als realistisch und möglich, die Verkehrsführung so neu zu planen, dass anstelle einer Ampelanlage ein Kreisellösung gebaut wird, ähnlich dem heutigen Provisorium?
3. Welche Projektänderungen wären nötig?
4. Hätte eine solche Projektänderung finanzielle Vorteile bezüglich den Baukosten sowie des Unterhalts?

5. Ist eine Lösung mit der provisorischen Haltestelle des «Bipperlisi» auf Dauer so realisierbar, dass auch für Fussgänger ein sicherer Bahnhofzugang gewährleistet werden kann?
6. Hat die Regierung eine Lösung für das «Bipperlisi» analog dem Baseltor-Kreisel geprüft? Wenn ja, zu welchem Schluss kam man?
7. Wie stellt sich die Bevölkerung zum neuen Projekt und zur heutigen Situation? Werden diesbezüglich Anfragen gemacht? Gibt es positive und/oder negative Reaktionen?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Markus Grütter, 2. Claude Belart, 3. Yves Derendinger, Reinhold Dörfliger, Alexander Kohli, Heiner Studer, Verena Enzler, Beat Wildi, Ernst Zingg, Andreas Schibli, Annikäthi Schluemp-Bieri, Christian Thalmann, Christina Meier, Verena Meyer, Rosmarie Heiniger, Karin Büttler, Enzo Cessotto, Remo Ankli, Kuno Tschumi, Hans Büttiker, Philippe Arnet, Marianne Meister. (22)

ID 117/2009

Dringliche Interpellation Fraktion FdP: Einsetzung von Hanspeter Uster als Präsident der Kommission zur Administrativuntersuchung der Vorfälle in der Strafanstalt Schöngrün

Nachdem Mitte März die Vorfälle in der Strafanstalt Schöngrün, insbesondere in der Aussenstation Bleichenberg, bekannt geworden sind und schweizweit für Aufsehen gesorgt hatten, teilte die Staatskanzlei am 23. März 2009 mit, der Vorsteher des Departement des Innern, Regierungsrat Peter Gomm, habe eine Administrativuntersuchung zu diesen Vorfällen angeordnet und mit der Untersuchung werde ein ausserkantonaler Experte beauftragt, welcher aber noch nicht bezeichnet sei. Am 28. April 2009 beschloss der Regierungsrat dann die Zusammensetzung der Kommission zur Administrativuntersuchung der Vorfälle in der Strafanstalt Schöngrün. Als Präsident setzte er Hanspeter Uster, alt-Regierungsrat des Kantons Zug, ein.

Am 8. und 9. Juni 2009 konnte dann diversen Medien entnommen werden, dass die Justizprüfungskommission des Zuger Kantonsrats (JPK) einen Bericht präsentierte, welcher Hanspeter Uster verschiedenen Versäumnisse, insbesondere ungenügende Wahrnehmung seiner Führungsfunktionen, vorwirft. Bereits im April 2008 legte ein Bericht dar, dass im Amt für Straf- und Massnahmenvollzug (ASMV) des Kantons Zug in 188 Fällen Urteile nicht korrekt vollzogen worden sind. Als Sicherheitsdirektor war Hanspeter Uster Vorgesetzter des damaligen Amtsleiters. Weil nach dem Bericht im Jahr 2008 aber noch viele Fragen offen blieben, befasste sich die JPK vertieft mit den Vorfällen, was zum Eingangs erwähnten neuen Bericht und den Vorwürfen gegen Hanspeter Uster führte.

Damit die Kommission zur Administrativuntersuchung im Kanton Solothurn ihre Arbeit in Ruhe weiterführen kann, bitten wir die Regierung in diesem Zusammenhang um dringliche Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer war mit der Suche nach dem Präsidenten der Kommission zur Administrativuntersuchung zu den Vorfällen in der Strafanstalt Schöngrün (Kommission) betraut?
2. Nach welchen Kriterien wurde Hanspeter Uster ausgewählt?
3. Gab es valable Alternativen zu Hanspeter Uster?
4. Was war während des Auswahlverfahrens bezüglich der Untersuchungen gegen Hanspeter Uster bekannt?
5. Aus welchen Gründen wurde Hanspeter Uster trotzdem zum Präsidenten der Kommission ernannt?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen der Vorwürfe gegen Hanspeter Uster auf die Arbeit der Kommission?
7. Sind die Arbeit der Kommission und damit die Akzeptanz des Resultats der Untersuchung gefährdet?
8. Wurde eine allfällige Gefährdung in Kauf genommen?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Yves Derendinger, 2. Claude Belart, 3. Alexander Kohli, Beat Wildi, Rosmarie Heiniger, Karin Büttler, Remo Ankli, Heiner Studer, Kuno Tschumi, Markus Grütter, Beat Käch, Hubert Bläsi, Verena Enzler, Andreas Schibli, Christian Thalmann, Hans Büttiker, Verena Meyer, Annikäthi Schluemp-Bieri, Philippe Arnet, Marianne Meister, Irene Froelicher, Peter Brügger. (22)

AD 118/2009

Dringlicher Auftrag überparteilich: Ausarbeitung der Rahmenbedingungen eines Informationskonzeptes und der Umsetzungsmassnahmen für die Einführung der integrativen Schulung

Der Regierungsrat wird eingeladen, Rahmenbedingungen, Umsetzungsmassnahmen und ein Informationskonzept für die Einführung der Integrativen Schulung raschmöglichst auszuarbeiten und dem Parlament vorzulegen.

Begründung: Die flächendeckende Umsetzung der integrativen Schulung war bis vor kurzem auf das Jahr 2010/2011 angesetzt worden und sollte mit der Auflösung der Einführungsklasse gestartet werden. Um die integrative Schulung im Kanton Solothurn einführen zu können, bewilligte das Amt für Volksschule und Kindergarten den Gemeinden Pilotprojekte. In der Zwischenzeit sind diese evaluiert und es liegen unterschiedliche Resultate vor, welche es nun bei der Ausarbeitung der Rahmenbedingungen zu berücksichtigen gilt.

Damit die Schulen planen können, müssen sie nun die definitiven Rahmenbedingungen kennen. Zudem müssen die Gemeinden die entstehenden Kosten budgetieren können. Die Budgetierungsphase beginnt bekanntlich im Herbst dieses Jahres.

Wie die Interpellation der CVP-EVP-GLP-Fraktion aufzeigt, sind zu viele Fragen offen, um das Gelingen der integrativen Schulung garantieren zu können. Zuviel Zeit ging bisher ungenutzt verloren.

Kürzlich war in den Medien zu erfahren, dass der Regierungsrat eventuell beabsichtigt, die flächendeckende Einführung der integrativen Schulung um ein Jahr zu verschieben. Diese Nachricht verunsichert die Schulen und Gemeinden. Es ist störend, dass solche Informationen zuerst über die Medien verbreitet werden und nicht vorgängig den Schulen, Gemeinden und dem Parlament zugestellt werden. Das Informationskonzept im Bereich integrative Schulung ist ungenügend und muss daher dringend überarbeitet werden.

Unterschriften: 1. Franziska Roth, 2. Stefan Müller, 3. Andreas Schibli, Andreas Riss, René Steiner, Markus Schneider, Jean-Pierre Summ, Anna Rüefli, Urs von Lerber, Fränzi Burkhalter, Philipp Hadorn, Ulrich Bucher, Verena Enzler, Trudy Küttel Zimmerli, Annekäthi Schluemp-Bieri, Susanne Schaffner, Heinz Glauser, Rolf Späti, Walter Schürch, Clivia Wullimann, Karin Büttler, Fabian Müller, Iris Schelbert-Widmer, Marguerite Misteli Schmid, Theophil Frey, Kuno Tschumi, Hans Büttiker, Barbara Wyss Flück, Felix Lang, Philipp Keel, Philippe Arnet, Marianne Meister, Markus Grütter, Christina Meier, Rosmarie Heiniger, Peter Brügger, Irene Froelicher, Beat Käch, Enzo Cessotto, Yves Derendinger, Ernst Zingg, Claude Belart, Beat Wildi, Peter Brotschi, Georg Nussbaumer. (45)

K 119/2009

Kleine Anfrage Trudy Küttel Zimmerli (SP, Olten): Videoüberwachung in den Intensivstationen

Um eine sichere Überwachung der Patienten zu gewährleisten, fordern neue Richtlinien der schweizerischen Gesellschaft der Intensivmedizin, dass das Gesundheitspersonal in permanentem Sichtkontakt mit den Patienten und Patientinnen in den Intensivstationen steht. Diese Vorschrift macht den Einsatz von Videokameras unumgänglich. Zur Zeit wird durch den kantonalen Datenschutzbeauftragten, Daniel Schmid, in Zusammenarbeit mit anderen Kantonen abgeklärt, ob eine dauernde Videokameraüberwachung zulässig ist. Sollte sich zeigen, dass Videokameras für die Sicherheit der Patienten wirklich nötig wären, würde sich eine Regelung im Gesundheitsgesetz, welche die Bereiche und den genauen Zweck der Überwachung festlegt, aufdrängen.

Bei der Videoüberwachung in Spitälern handelt es sich um eine sehr sensible Angelegenheit, wird doch die Intimsphäre von Menschen, welche sich in einer schwierigen Situation befinden, tangiert.

Ich bitte den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie wird die Intimsphäre der Patienten und der Pflegenden geschützt?
2. Soll dauernd gefilmt werden, auch bei Anwesenheit von Angehörigen oder beim Sterben eines Menschen?
3. Wie sollen Patienten und ihre Angehörigen informiert werden?

4. Sollen Videobilder gespeichert werden, wie lange und wer hat Zugriff? Gilt das Vieraugenprinzip?
5. Könnten Videoaufnahmen für andere Zwecke verwendet werden, z.B. Mitarbeiterqualifikation oder aber für zivilrechtliche Verfahren bei Klagen seitens der Patienten oder Angehörigen?
6. Wie werden die Mitarbeitenden über Sinn und Zweck informiert und in den Entscheidungsprozess bei einer allfälligen Einführung der Videoüberwachung miteinbezogen?
7. Wird mit der Installation und Inbetriebnahme der Videokameras abgewartet, bis alle Fragen geklärt und die rechtlichen Grundlagen geschaffen sind?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Trudy Küttel Zimmerli. (1)

I 120/2009

Interpellation Christian Imark (SVP, Fehren): Entwicklung durch Verkehrsplanung

Städte und entwickelte Gebiete entstehen nicht zufällig, sondern sind seit jeher räumlich, politisch, wirtschaftlich, sozial oder kulturell begründet (siehe auch Tab. 1). Aus heutiger Sicht sind die mit Abstand wichtigsten Faktoren der Entstehung und Entwicklung von Siedlungen Lagegunst und Erreichbarkeit. Es stellen sich deshalb einige Fragen zur Konzeptionierung und Lenkung des heutigen Verkehrs und den damit verbundenen Einflüssen auf unsere Regionen im Zusammenhang mit deren Entwicklung und deren Stati.

Faktoren	Beispiele
Räumliche Faktoren	Lagegunst, Schutz, Erreichbarkeit, Infrastruktur, Ressourcen
Politische Faktoren	Machtsicherung, Verwaltungsfunktionen
Wirtschaftliche Faktoren	Kapital, Steuerungs- und Kontrollfunktionen, Produktion, Handel, Dienstleistungen, Konzentration von Wissen
Demografische Faktoren	Zuzüge, Fortzüge, Geburten, Todesfälle
Soziale Faktoren	Schutz für Minderheiten
Kulturelle Faktoren	Religiöse und Kulturstätten
Sonstige Faktoren	Zerstörung durch Kriege, Brände, Erdbeben

Tabelle 1, Information der Tabelle aus: Urbane Räume, Wolf Gaebe, Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart, ISBN 3-8252-2511-9

Als erster Schritt und im Zusammenhang mit dieser Interpellation wird vom Solothurner Regierungsrat ein klares Bekenntnis zu seiner aktuellen Entwicklungsstrategie für die Regionen erwartet (falls vorhanden). Falls sich diese als annehmbar erweist, können auf deren Basis diverse Massnahmen eingeleitet werden.

1. Wird die Entwicklung von Gebieten und Regionen des Kantons Solothurn aufgrund der Verkehrsplanung vom Regierungsrat gezielt gefördert? Wenn ja, wie sehen diesbezüglich die aktuellen Vorgänge aus? Wenn nein, wie begründet der Regierungsrat seine passive Haltung?
2. Gibt es dazu geografische Karten mit entsprechenden Entwicklungsgebieten? Wenn ja, bitte anhängen.
3. Welche Gebiete des Kantons Solothurn gehören welchen Entwicklungsstadien an?
4. Was unternimmt der Kanton Solothurn um eine angemessene verkehrstechnische Erschliessung der einzelnen Regionen nachhaltig zu gewährleisten?
5. Welche verkehrstechnischen Planungen unternimmt die Solothurnische Regierung gegen eine emotionale Entfremdung der Amtei Schwarzbubenland, aufgrund der immer besser werdenden Anbindung der Region an das Baselbiet?
6. Findet die Solothurner Regierung die verkehrstechnische Erreichbarkeit des Schwarzbubenlandes mit dem südlichen Kantonsteil ausreichend? Wie könnte diesbezüglich eine Verbesserung erfolgen?
7. Was hält die Regierung von einer Verbindung der beiden Kantonsteile (Nord – Süd) durch einen Basistunnel?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Christian Imark, 2. Beat Ehram. (2)

A 121/2009

Auftrag überparteilich: Sicherheitsvorrichtungen für Nutzfahrzeuge

Der Kanton wird beim Bund und den kantonalen Verkehrsdirektoren vorstellig, mit dem Ziel, alle Nutzfahrzeuge obligatorisch mit zusätzlichen Sicherheitsvorrichtungen nachzurüsten.

Folgende Schutzmassnahmen sollen für alle Nutzfahrzeuge obligatorisch werden und auch ältere Fahrzeuge sollen nachgerüstet werden.

- Unterfahrschutz
- «Towispick»
- Abbiegeassistenten

Begründung: Am 30. April 2009 wurde in Solothurn eine junge Frau getötet. Einmal mehr handelt es sich um einen Unfall (Lastwagen/Velo), verursacht durch einen sogenannten «Toten Winkel Unfall». Leider kommen solche schrecklichen Unfälle immer wieder vor. Es braucht daher dringend umfassende Sicherheitsmassnahmen. Neben wichtigen Schutzmassnahmen im Strassennetz, kann mit geeigneten fahrzeugseitigen Massnahmen am Nutzfahrzeug eine zusätzliche Verbesserung erreicht werden.

Unterschriften: 1. Barbara Wyss Flück, 2. Felix Lang, 3. Philipp Keel, Iris Schelbert-Widmer, Marguerite Misteli Schmid, Peter Schafer, Anna Rüefli, Roberto Zanetti, Evelyn Borer, Trudy Küttel Zimmerli, Clivia Wullimann, Walter Schürch, Heinz Glauser, Franziska Roth. (14)

A 122/2009

Auftrag überparteilich: Vermeidung von Unfällen im Toten Winkel

Der Kanton legt einen detaillierten Massnahmenplan vor, wie der Gefahr der «Toten Winkel Unfälle» (Lastwagen/Velo) in Zukunft begegnet werden kann und welche Schutzmassnahmen in welchem Zeitraumen flächendeckend umgesetzt werden.

Folgende Punkte sollten berücksichtigt und auf eine rasche Realisierung überprüft werden:

- Vermeidung der Kombination geradeaus und rechts bei Vorsortierungen
- Trixispiegel
- Durchgehender Strukturbelag für Velostreifen im Kreuzungsbereich
- Vorsprung der Velofahrer beim Ampelwechsel auf Grün
- Konfliktsignal (gelb blinkend) auch bei Querung von Velostreifen (nicht nur bei Querung von Fussgängerstreifen)
- Velo-Stoppsäcke, vorgezogene Velohaltebalken
- Aufklärungskampagne zum «Toten Winkel»

Begründung: Am 30. April 2009 wurde in Solothurn eine junge Frau getötet. Einmal mehr handelt es sich um einen Unfall (Lastwagen/Velo), verursacht durch einen sogenannten «Toten Winkel Unfall». Leider kommen solche schrecklichen Unfälle immer wieder vor. Es braucht daher dringend umfassende Sicherheitsmassnahmen und eine detaillierte Überprüfung des gesamten Strassennetzes auf die Sicherheit der Zweiradfahrer im Hinblick auf die Problematik des «Toten Winkels».

Unterschriften: 1. Barbara Wyss Flück, 2. Felix Lang, 3. Philipp Keel, Iris Schelbert-Widmer, Marguerite Misteli Schmid, Peter Schafer, Anna Rüefli, Roberto Zanetti, Urs von Lerber, Annelies Peduzzi, Philipp Hadorn, Trudy Küttel Zimmerli, Fabian Müller, Fränzi Burkhalter, Urs Huber, Clivia Wullimann, Walter Schürch, Heinz Glauser, Roland Heim, Roland Fürst, Barbara Streit-Kofmel, Susanne Koch Hauser, Markus Knellwolf, Hans Abt, Susan von Sury-Thomas, Rolf Späti, Peter Brotschi, Franziska Roth. (28)

K 123/2009

Kleine Anfrage Peter Brotschi (CVP, Grenchen): Bevorstehende «Pensionierungswelle» an der Volksschule

In der Schweiz werden in den kommenden 15 Jahren rund 30'000 Lehrpersonen pensioniert. Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) entsprach im Jahr 1998 der Anteil der über 50-jährigen Lehrkräfte 20% des Lehrkörpers, im Jahre 2007 waren es bereits 33%, und im kommenden Jahr dürften es 35%

sein. Auf Primarstufe werden in den kommenden acht Jahren 50% der Lehrpersonen den Schuldienst (ganz oder vorübergehend) verlassen. Auf der Primarstufe könnte nach den Schätzungen des BfS im Jahr 2014 der Bedarf an neuen Lehrpersonen 20% über dem derzeitigen Wert liegen. Auch wer sich in den Schulhäusern der Volksschule des Kantons Solothurn umsieht, stellt fest, dass viele Lehrpersonen im fortgeschrittenen Dienstalter stehen. Besonders Männer findet man in der Altersgruppe unter 40 Jahren kaum mehr, sehr viele stehen sogar im Alter 50+. Obwohl die Schülerbestände in den kommenden Jahren noch etwas sinken werden, führt dies wegen den zunehmenden Pensionierungen zu keiner Entschärfung der Situation. Seit dem Jahr 2003 steigt die Geburtenzahl zudem wieder an, sodass kein geringerer Bedarf an der Rekrutierung von Lehrpersonen besteht.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Wie ist die Demografiekurve der Lehrpersonen an der Volksschule des Kantons Solothurn, unterschieden nach Frauen und Männern und nach Primarschule und Sekundarstufe I?
2. Wie zeigen sich die aktuellen Zahlen der Studierenden an der Pädagogischen Hochschule der Fachhochschule Nordwestschweiz, unterschieden nach Frauen und Männern, im Verhältnis zu den Pensionierungen in den nächsten drei Jahren?
3. Ist für den Regierungsrat ein Handlungsbedarf gegeben, um mittel- und langfristig genügend Lehrpersonen für den Unterricht an der Volksschule zu gewinnen?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Peter Brotschi. (1)

I 124/2009

Interpellation Fraktion FDP: Veloverkehrsmassnahmen

Bund, Kantone und Gemeinden fördern seit Jahren den Langsamverkehr. Der Langsamverkehr soll neben dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr als gleichwertige dritte Säule des Personenverkehrs verankert werden.

Der Kanton Solothurn hat eine eigentliche Langsamverkehrs-Offensive gestartet (vorallem in der Region Solothurn und Umgebung mit Hilfe der Regionalplanungsgruppe). Zudem beteiligt sich der Kanton Solothurn im Juni an der Aktion «bike to work» 2009, nachdem im Juni 2008 von allen Teilnehmenden in der ganzen Schweiz 6.94 Millionen Kilometer Arbeitsweg mit dem Velo zurückgelegt wurden und damit ca 1.1 Mio. Franken Treibstoffkosten sowie ca. 1291 Tonne CO2 eingespart worden sind.

Mit dem Velo oder zu Fuss ist man auf kurze Distanz oft am schnellsten und erst noch kostengünstig und umweltschonend unterwegs. Darum startet die Region Solothurn die Langsamverkehrs-Offensive. Dabei werden die Planung und die baulichen Aktivitäten vom Kanton, der Stadt und den Agglomerationsgemeinden aufeinander abgestimmt.

Leider ist der Veloverkehrsteilnehmer eines der schwächsten Glieder im Personenverkehr und muss daher mit Veloverkehrsmassnahmen dringend geschützt werden. Der tragische Verkehrsunfall vom 30. April auf der Bielstrasse in Solothurn zwischen einem Lastwagen und einer Velofahrerin ist der dritte tödliche «Toter Winkel»-Unfall innert fünf Jahren (nach dem Kreuzplatz in Derendingen und der Kollision zwischen einem Velo und einem Kehrriktwagen in Subingen).

Wir bitten den Regierungsrat darum dringend, Veloverkehrsmassnahmen betreffend Gefahren im «Toten Winkel» vorzunehmen und uns folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierungsrat bereit, als Sofortmassnahme dafür zu sorgen, dass an allen relevanten Lichtsignalanlagen Trixi Spiegel angebracht werden? (Was relevante LSA sind, sollte dem Kanton eigentlich bekannt sein und wo die grössten «Toter-Winkel»-Probleme bestehen, ist für den Kanton sicher voraussehbar.)
2. Mit welchen Kosten pro Spiegel ist zu rechnen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass bei LSA aufgeweitete Velostreifen markiert werden und ausreichende Velovorstärkungen programmiert werden?
4. Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass im Kreuzungsbereich auf Velostreifen rote Strukturbeläge angebracht werden?
5. Sind Aufklärungskampagnen für die «Tote-Winkel»-Problematik vorgesehen? Wenn ja, wie sehen diese aus?
6. Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass an allen kommunalen Lastfahrzeugen und bei den Bussen der öffentlichen Transportunternehmen Towispicks (Toterwinkelspiegel) montiert werden?

7. Welche weiteren fahrzeugseitigen Massnahmen könnten dazu führen, dass der Veloverkehr sicherer wird?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Beat Käch, 2. Yves Derendinger, 3. Alexander Kohli, Verena Enzler, Beat Wildi, Ernst Zingg, Claude Belart, Beat Loosli, Andreas Schibli, Rosmarie Heiniger, Karin Büttler, Enzo Cessotto, Remo Ankli, Heiner Studer, Christian Thalmann, Kuno Tschumi, Annekäthi Schluop-Bieri, Marianne Meister, Markus Grütter, Hubert Bläsi, Peter Brügger. (21)

I 125/2009

Interpellation Franziska Roth (SP, Solothurn): Anschlusslösungen für Lehrabgänger und Lehrabgängerinnen der kantonalen Verwaltung

1. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass der Kanton im Bereich Beschäftigungsaussichten/Anschlussmöglichkeiten für Lehrabgänger und Lehrabgängerinnen eine Vorbildfunktion einzunehmen hat?
2. Hat der Regierungsrat Kenntnis über die Beschäftigungsaussichten der Lehrabgänger und Lehrabgängerinnen aus der kantonalen Verwaltung und den kantonalen Betrieben (inkl. soH)? Wenn ja, wie sehen diese aus?
3. Hat der Regierungsrat Anschlusslösungen für Lehrabgänger und Lehrabgängerinnen aus der kantonalen Verwaltung und kantonalen Betrieben geplant? Wenn ja, wie sehen diese aus (Weiterbeschäftigung, interne Vermittlung, Praktika)?
4. Hat der Regierungsrat Kenntnis, ob einzelne Verwaltungsabteilungen oder Betriebe von sich aus Anschlusslösungen für ihre Lehrabgänger und Lehrabgängerinnen planen? Wenn ja, in welchen Verwaltungsstellen und kantonalen Betrieben wird dies angeboten? Wie unterstützt der Regierungsrat solche Angebote?
5. Sofern noch keine Anschlusslösungen geplant sind: Ist der Regierungsrat bereit, bis zum Austritt der Lehrabgänger und Lehrabgängerinnen im August entsprechende Anschlusslösungen zu planen und anzubieten?

Begründung: In der Schweiz hat sich die Arbeitslosigkeit unter 20–24-Jährigen innert eines Jahres mehr als verdoppelt – auf fünf Prozent. Der Bundesrat geht aktuell davon aus, dass sich die Arbeitslosigkeit in den nächsten Monaten noch verschärft. Bund und Kantone sehen innerhalb ihrer Konjunkturpakete Massnahmen vor, die unter anderem Anschlussmöglichkeiten für Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger ermöglichen. Wirtschaftsverbände stehen diesen Massnahmen positiv gegenüber. Die Ideen gegen die Jugendarbeitslosigkeit werden selbst vom Wirtschaftsverband Economiesuisse gebilligt. Solche Massnahmen sind sinnvoll und es ist Aufgabe der Bundesverwaltung und der kantonalen Verwaltungen in dieser Hinsicht Vorbildcharakter einzunehmen und Lehrabgänger und Lehrabgängerinnen in der Verwaltung, welche keine Anschlussmöglichkeit haben, diesen eine zu bieten. Vor diesem Hintergrund bitten wir die Regierung um die Beantwortung oben aufgeführter Fragen.

Unterschriften: 1. Franziska Roth, 2. Urs von Lerber, 3. Anna Rüefli, Clivia Wullimann, Urs Huber, Susanne Schaffner, Christine Bigolin Ziörjen, Trudy Küttel Zimmerli, Heinz Glauser, Roberto Zanetti, Walter Schürch, Fränzi Burkhalter, Philipp Hadorn, Markus Schneider. (14)

A 126/2009

Auftrag Walter Gurtner (SVP, Däniken): Reduktion von Sicherheitslücken in Abstimmungs- und Wahlverfahren

Der Regierungsrat wird beauftragt zu veranlassen, Sicherheitslücken im Wahl- und Abstimmungsverfahren zu reduzieren und so zu verbessern, indem sämtliche Reservewahlzettel nach dem Versand an die Wählerschaft, neu nun abgezählt und protokolliert werden müssen. Nachträglich als Ersatz abgegebene Wahlzettel müssen ebenfalls protokolliert werden. Das Wahlgremium hat am Wahlsonntag die restli-

chen Reservewahlzettel erneut abzuzählen und mit den vorhin erwähnten erstellten Protokollen zu vergleichen und auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen.

Begründung: Bei jeder Wahl und Abstimmung wird eine zusätzliche Anzahl Wahl- und Abstimmungszettel als Reserve gedruckt, welche der Wählerschaft z.B. bei Verlust deren Abstimmungsmaterial als Ersatz abgegeben wird. Diese Anzahl Reservewahlzettel wird bis heute nirgends protokolliert, weder bei der Anlieferung noch nach der Schliessung der Wahlurnen. Um einen Missbrauch mit den überschüssigen Reservewahlzetteln zu verhindern, muss das Wahlbüro diesen Rest nach Schliessung der Urnen abzählen und mit der vorgängig abgezählten und zusätzlich abgegebenen Anzahl vergleichen.

Der zusätzliche Aufwand für die Wahlbüros ist minim, macht jedoch das Wahlverfahren im Interesse des Wählers und Stimmbürgers wieder ein Stück sicherer.

Unterschriften: 1. Walter Gurtner, 2. Roman Stefan Jäggi, 3. Thomas Eberhard, Leonz Walker, Bruno Oess, Christian Werner, Heinz Müller, Samuel Marti, Hansjörg Stoll, Colette Adam, Christian Imark, Hans Rudolf Lutz. (12)

A 127/2009

Auftrag überparteilich: Durchführung einer Session im Schwarzbubenland

Die Parlamentsdienste sind zu beauftragen, mindestens eine der beiden auswärtigen Sessionen anlässlich der Renovierung des Kantonsratssaales im Schwarzbubenland zu planen. Sie sind anzuweisen, bereits in diesem Jahr geeignete Räumlichkeiten und Infrastrukturen zu evaluieren und entsprechend zu reservieren.

Begründung: Da der Kantonsratssaal umgebaut und renoviert wird, müssen im Jahre 2011 offenbar zwei Sessionen ausserhalb des Ratssaales stattfinden.

Die Amtei Dorneck-Thierstein ist eine Region, welche geografisch und verkehrstechnisch nur wenig mit dem südlichen Kantonsteil verbunden ist. Aus diesem Grunde sind die Schwarzbuben medial und auch traditionell meistens fernab von den Entscheiden im fernen Solothurn. Sie fühlen sich oft zu wenig wahrgenommen. Mit einer Session in dieser Region beweisen die politischen Behörden des Kantons, dass sie sich auch zur Region nördlich des Passwangs bekennen und dass ihnen deren Entwicklung nicht gleichgültig ist.

Unterschriften: 1. Christian Imark, 2. Beat Ehram, 3. Hans Ruedi Hänggi, Andreas Riss, Remo Ankli, Evelyn Borer, Hans-Jörg Staub, Christian Thalman, Hans Büttiker, Heiner Studer, Thomas Woodtli, Hans Abt, Susanne Koch Hauser, Hansjörg Stoll, Roman Stefan Jäggi, Leonz Walker, Christian Werner, Heinz Müller, Thomas Eberhard, Herbert Wüthrich, Walter Gurtner, Franziska Roth. (22)

A 128/2009

Auftrag Susan von Sury-Thomas (CVP, Solothurn): MuKi-Deutsch 3 plus Impuls zu Gunsten der Früh Sprachförderung

Der Regierungsrat wird beauftragt:

- a) Das bestehende Konzept der Mutter Kind-Deutschkurse für die Früh Sprachförderung zu überprüfen und zu verbessern.
- b) Durch die Einführung eines Sprachkenntnistests für fremdsprachige Kinder beim Kindergarten eintritt, Eltern mit Migrationshintergrund aus bildungsfernen sozio-kulturellen Milieu zur Nutzung von Angeboten wie den MuKi-Kursen zu motivieren.

Begründung: Die Frühförderung von Deutschkenntnissen ist der Schlüssel einer erfolgreichen Integration. Für fremdsprachige Kinder ist sie eine Voraussetzung für den späteren beruflichen Erfolg. Eine OECD-Studie zeigt, dass 95% der Schulabgängerinnen und Schulabgänger ohne Lehrstelle keine Frühförderung erhielten.

Ein wichtiges Angebot der sprachlichen Frühförderung im Kanton Solothurn sind Mutter Kind-Deutschkurse (MuKi-Deutsch). Seit 2006 bietet der Kanton Solothurn MuKi-Deutschkurse an. Viele

fremdsprachige Familien machen von diesen Kursen Gebrauch. Der Deutsch-Unterricht wird dabei Müttern und Kindern gemeinsam erteilt, bis die Kinder in den Kindergarten übertreten. Dieses an sich wertvolle Angebot sollte aus pädagogischen Gründen und im Hinblick auf bessere Startchancen der Kinder von Migranten/Migrantinnen modifiziert und wirkungsvoller gestaltet werden. Dazu müsste der Unterricht der Mütter und der Kinder ab deren 4. Lebensjahr zwar gleichzeitig und am selben Ort, aber getrennt und durch zwei Lehrpersonen erfolgen. Damit könnte den unterschiedlichen Ansprüchen von Migrantenmüttern und ihren Kindern besser entsprochen werden. Die Kinder wären beim Kindergarteneintritt viel unabhängiger von ihren Müttern und sprachlich besser vorbereitet. Das würde den Aufwand im Kindergartenunterricht, insbesondere in Kindergarten mit einem hohen Anteil an fremdsprachigen Kindern, stark vermindern und den Schulerfolg der Kinder erhöhen.

Als problematisch erweist es sich, dass gerade die Gruppen, welche es am nötigsten hätten, fremdsprachige und bildungsferne Eltern von diesen Angeboten kaum Gebrauch machen. Es ist problematisch und schwierig durchsetzbar, solche Kurse obligatorisch zu erklären. Die Einführung von Sprachkenntnistests beim Kindergarteneintritt könnte hier sehr motivierend wirken. Kinder, die den Test nicht bestehen, könnten den Kindergarten erst ein Jahr später besuchen. Die Kombination von verbessertem MuKi-Deutsch-Angebote und dem Sprachkenntnistext beim Kindergarteneintritt stellt eine effektive und kostengünstige Methode zur Frühsprachförderung und damit zur späteren erfolgreichen Integration dar.

Unterschriften: 1. Susan von Sury-Thomas, 2. Roland Heim, 3. Rolf Späti, Annelies Peduzzi, Urs Schläfli, René Steiner, Georg Nussbaumer, Martin Rötheli, Peter Brotschi, Markus Flury. (10)

A 129/2009

Auftrag überparteilich: Kantonales Umsetzungsprogramm zur Neuen Regionalpolitik des Bundes

Der Regierungsrat wird beauftragt, für die Gesuchsperiode 2012 bis 2015 ein Umsetzungsprogramm für die Neue Regionalpolitik des Bundes auszuarbeiten und beim Staatssekretariat für Wirtschaft einzureichen.

Begründung: Am 1. Januar 2008 wurde die Neue Regionalpolitik (NRP) des Bundes in Kraft gesetzt. Mit der NRP unterstützt der Bund innovative Projekte der Wirtschaftsförderung im ländlichen Raum und verbessert dadurch die Standortvoraussetzungen in den Gebieten ausserhalb der Agglomerationen. Zu den Beispielen von NRP-Projekten gehören Institutionen für den Wissenstransfer von den Hochschulen zu den KMU's, die Schaffung touristischer Marken oder die Bildung von Dienstleistungs- und Kompetenzzentren für die Wirtschaft.

Die Wirksamkeit der Projekte ist, erst rech in der aktuellen, wirtschaftlichen Baisse, unbestritten. Gerade im Kanton Solothurn ist der Bedarf für entsprechende Projekte gross: Der ländliche Raum des Kantons ist durch seine Ausrichtung auf die Landwirtschaft und die stark Export orientierte Industrie sehr stark vom Strukturwandel betroffen, welcher mit der NRP bewältigt werden soll. Verzichtet der Kanton Solothurn auf die Umsetzung der Neuen Regionalpolitik, führt dies unweigerlich zu einer Verstärkung der wirtschaftlichen Benachteiligung unseres ländlichen Raumes gegenüber den anderen Regionen der Schweiz.

Der Kanton Solothurn hat darauf verzichtet, für die erste Umsetzungsphase der NRP ein Umsetzungsprogramm einzureichen. Dadurch sind der Solothurner Wirtschaft und den Regionen namhafte Fördergelder des Bundes entgangen. Dies soll in der nächsten Gesuchsphase, welche ab 2012 läuft, korrigiert werden.

Unterschriften: 1. Roland Fürst, 2. Markus Grütter, 3. Annelies Peduzzi, Barbara Streit-Kofmel, Markus Flury, Urs Allemann, Urs Schläfli, Thomas A. Müller, Georg Nussbaumer, Reinhold Dörfli, Christian Thalmann, Willy Hafner, Sandra Kolly, Konrad Imbach, Peter Brotschi, Martin Rötheli, Stefan Müller, Silvia Meister, Rolf Späti, Hans Abt, Andreas Riss, Roland Heim, Marianne Meister, Philippe Arnet, Kuno Tschumi, Verena Meyer, Heiner Studer, Walter Gurtner, Thomas Eberhard, Herbert Wüthrich. (30)

K 132/2009

Kleine Anfrage Iris Schelbert-Widmer (Grüne, Olten): Woher stammen die Steine für den Strassenbau in Solothurn?

In Solothurn wird am Kantonsstrassennetz zur Zeit viel gebaut. Dafür stehen palettweise Natursteine bereit. Oft werden Pflastersteine aus dem asiatischen Raum für die Strassenabschlüsse verwendet. Über die Produktionsbedingungen z.B. in chinesischen Steinbrüchen und in der steinverarbeitenden Industrie wurde in den letzten Jahren viel bekannt, schlechte Arbeitsbedingungen und Kinderarbeit sind leider oft an der Tagesordnung.

In Solothurn fällt auf, dass auf der Verpackung der Steine nirgends ein Hinweis auf ihre Herkunft ersichtlich ist.

Ich bitte den Regierungsrat, mir folgende Fragen zu beantworten:

1. Welches ist das Herkunftslande der Steine?
2. Welches sind die Vorgaben und Submissionsbestimmungen des Tiefbauamtes für die Auswahl der Natursteine?
3. Ist dem Regierungsrat bekannt, unter welchen Bedingungen die Natursteine produziert wurden?
4. Auf welche Label wird bei der Vergabe von Aufträgen abgestützt?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Iris Schelbert-Widmer. (1)

A 133/2009

Auftrag Hans Rudolf Lutz (SVP, Lostorf): Standesinitiative «Stopp der Fotovoltaik»

Der Kanton Solothurn reicht beim Bund eine Standesinitiative ein mit dem Ziel, Elektrizität aus Fotovoltaik-Anlagen von der Einspeisevergütung gemäss Art. 7a und Art. 15b des eidgenössischen Energiegesetzes auszuschliessen.

Begründung: Nach Artikel 15b des eidgenössischen Energiegesetzes wird ein Zuschlag auf die Übertragungskosten der Hochspannungsnetze erhoben, von welchem mindestens 0,5 Rappen für die Einspeisevergütung nach Artikel 7a reserviert sind, d.h. für Elektrizität, die aus Neuanlagen durch die Nutzung von Sonnenenergie, Geothermie, Windenergie, Wasserkraft bis zu 10 MW, sowie Biomasse und Abfällen aus Biomasse gewonnen wird. Darunter fällt gemäss Artikel 7a Absatz 4 ausdrücklich auch Strom aus Fotovoltaik-Anlagen. Eine solche Förderung von Fotovoltaik-Anlagen macht keinen Sinn, und zwar aus folgenden Gründen:

Wird der traditionelle Schweizer Elektrizitätsmix von 60% Wasserkraft und 40% Kernkraft durch Fotovoltaik-Strom ergänzt oder ersetzt, so verschlechtert sich dessen CO²-Bilanz. Dies, weil pro erzeugte Fotovoltaik-Kilowattstunde etwa 15 mal mehr CO² an die Atmosphäre abgegeben werden, als mit Kernenergie.

Neben dem ökologischen Mangel hat Fotovoltaik auch gravierende ökonomische Nachteile. Die produzierte Kilowattstunde kostet in der Schweiz auch bei günstigen Verhältnissen 50 Rappen. Im Vergleich dazu seien die letzten Zahlen für das Kernkraftwerk Gösgen genannt: 3,98 Rappen pro Kilowattstunde, d.h. 12 mal billiger! (Die Entsorgung von radioaktiven Abfällen ist dabei inbegriffen).

Falls die Fotovoltaik im grossen Stil eingesetzt werden soll, fallen auch noch die Zusatzkosten für Reservecapazitäten immer stärker ins Gewicht. Solarzellen liefern bekanntlich nachts keinen und bei starker Bewölkung viel weniger Strom. Alle Verbraucher, private, Industrieanlagen und öffentliche Betriebe wollen aber 24-Stunden-Verfügbarkeit der Stromversorgung.

Die Gelder für die (übertrieben) subventionierten Fotovoltaik-Anlagen, die durch alle Strombezüger bezahlt werden, fliessen nur z.T. wieder in die Schweizer Wirtschaft zurück. Ein beträchtlicher Teil fliesst zu ausländischen Herstellern von Solarpanelen, Wechselrichtern oder Batterien.

Unterschriften: 1. Hans Rudolf Lutz, 2. Heinz Müller, 3. Colette Adam, Beat Ehrsam, Albert Studer, Thomas Eberhard. (6)

A 135/2009

Auftrag Franziska Roth (SP, Solothurn): Einführung eines Sozialindex zur Unterstützung der integrativen Schulung im Kanton Solothurn

Der Regierungsrat wird beauftragt, bei der Pensenberechnung der Integrativen Schulung in der Volksschule ein Sozialindexmodell anzuwenden.

Begründung: Mit einem Sozialindexmodell wird der unterschiedlichen sozialen Belastung der Schulgemeinden Rechnung getragen. Die finanziellen Ressourcen werden dabei den Gemeinden je nach Belastungsfaktor zugeteilt. Der Finanzkraftindex misst (quantifiziert) den finanziellen Wohlstand der Schulgemeinden, der Sozialindex deren soziale Belastung. In verschiedenen Kantonen kommen bereits heute Sozialindexmodelle zur Anwendung. Der Kanton Zürich beispielsweise hat zu diesem Zwecke 24 unterschiedliche Merkmale erhoben und statistisch analysiert. Ohne wesentlichen Informationsverlust liessen sich die untersuchten Kriterien auf vier verdichten, die die sozialen Aspekte einer Gemeinde abbilden: Arbeitslosen-, Ausländer-, Wohnform- und Sesshaftenquote. Der Sozialindex wurde gezielt so konstruiert, dass er etwas anderes misst als der Finanzkraftindex. Wenn nur die finanzielle Situation der Gemeinden berücksichtigt werden soll, dann reicht der Finanzkraftindex. Soll auch die soziale Situation Beachtung finden, dann reicht der Finanzkraftindex nicht.

Bei der integrativen Schulung in der Volksschule sollen sozial stärker belastete Schulgemeinden unterstützen werden. Die Anwendung eines Sozialindex ist nach Erkenntnis der Forschung eine wesentliche Gelingensbedingung für die erfolgreiche Umsetzung der schulischen Integration. Ein mögliches Modell wäre, dass die durchschnittliche Klassengrösse in sozial stärker belasteten Schulgemeinden tiefer liegen kann als in sozial weniger belasteten. Heute ist in den Schulgemeinden ein Klassendurchschnitt von 22 anzustreben.

Unterschriften: 1. Franziska Roth, 2. Fränzi Burkhalter, 3. Urs von Lerber, Evelyn Borer, Ulrich Bucher, Heinz Glauser, Philipp Hadorn, Urs Huber, Trudy Küttel Zimmerli, Fabian Müller, Anna Rüefli, Andreas Ruf, Peter Schafer, Susanne Schaffner, Markus Schneider, Walter Schürch, Hans-Jörg Staub, Jean-Pierre Summ, Clivia Wullimann, Roberto Zanetti. (20)

A 136/2009

Auftrag Markus Schneider (SP, Solothurn): Ergänzung der Unvereinbarkeitsbestimmungen

Die kantonalen Verfassungsbestimmungen zur Gewaltenteilung (Art. 58) sind dahingehend anzupassen, dass zusätzlich zu dem heute bereits betroffenen Personenkreis auch alle nebenamtlichen Mitglieder kantonalen Gerichte, die der direkten Aufsicht des Kantonsrates unterstehen (§109 Gesetz über die Gerichtsorganisation, BGS 125.12) und bei denen der Kantonsrat Disziplinarbehörde ist (§24 lit.a Verantwortlichkeitsgesetz, BGS 124.21), nicht gleichzeitig Mitglied des Kantonsrates sein dürfen. Die Änderungen sind auf Beginn der nächsten Wahlperiode in Kraft zu setzen.

Begründung: Die gewaltenteilige Behördenorganisation ist ein wesentliches und unverzichtbares Element des demokratischen Rechtsstaates. Gewaltenteilung hat einen funktionalen (konsequente Trennung der legislativen, exekutiven und judikativen Funktionen und Aufgaben) und einen personellen (Unvereinbarkeitsbestimmungen: eine Person darf nicht Ämter in unterschiedlichen Gewalten ausüben) Aspekt.

Die geltenden Verfassungsbestimmungen zur Gewaltenteilung sind vor allem in Bezug auf die Unvereinbarkeitsregelungen ergänzungsbedürftig. Dies haben nicht zuletzt auch die Diskussionen um die Besetzung der nebenamtlichen richterlichen Funktionen in der vergangenen Session gezeigt. Zudem ist der geltende Verfassungstext nicht aus sich selber verständlich; nur der Beizug eines Gutachtens aus dem Jahr 1988 ermöglicht eine korrekte Auslegung der geltenden Bestimmungen.

Grundsätzlich sind verschiedene Ansätze denkbar, die Unvereinbarkeit zu regeln:

anknüpfend an die hauptamtliche Ausübung eines richterlichen Amtes. Dies entspricht im Prinzip den geltenden Verfassungsbestimmungen gemäss Auslegung durch das Gutachten von alt Bundesrichter Häfliger aus dem Jahr 1988;

anknüpfend an die Ausübung einer richterlichen Funktion, unabhängig davon, auf welcher Stufe und in welchem Umfang eine solche Funktion ausgeübt wird. Diese Lösung wäre zwar sehr konsequent, hätte aber auch die weitestgehenden Auswirkungen. So wären beispielsweise auch die stellvertretenden Friedensrichter und Friedensrichterinnen (in der Regel sind dies die Gemeindepräsidenten/Gemeindepräsidentinnen) nicht in den Kantonsrat wählbar;

anknüpfend an die Wahl durch den Kantonsrat. Wählt man diese Lösung, so wären beispielsweise die kantonalen Jugendrichter und Jugendrichterinnen und die Mitglieder der regionalen Arbeitsgerichte nicht in den Kantonsrat wählbar;

anknüpfend an die Unterstellung unter die Aufsicht des Kantonsrates.

Der Vorstoss schlägt den letzten Ansatz vor und will in Ergänzung zur aktuell geltenden Regelung vorsehen, dass alle Mitglieder kantonalen Gerichte, die der Aufsicht des Kantonsrates unterstehen, nicht gleichzeitig dem Kantonsrat angehören dürfen, und zwar unabhängig davon, ob sie dieses Amt nebenamtlich oder hauptamtlich ausüben. Kerngehalt einer gewaltenteiligen Behördenorganisation ist, dass niemand sich selber beaufsichtigt und niemand Disziplinarbehörde seiner selbst ist. Dies wäre mit der vorgeschlagenen Ergänzung gewährleistet.

Unterschriften: 1. Markus Schneider, 2. Jean-Pierre Summ, 3. Susanne Schaffner, Fabian Müller, Philipp Hadorn, Urs Huber, Clivia Wullimann, Fränzi Burkhalter, Trudy Küttel Zimmerli, Urs von Lerber, Anna Rüefli, Walter Schürch, Heinz Glauser. (13)

A 137/2009

Auftrag überparteilich: Anpassung der Verfahrensvorschriften im Verantwortlichkeitsgesetz

Der Regierungsrat wird beauftragt dem Kantonsrat folgende Gesetzesänderung vorzulegen: Das Verantwortlichkeitsgesetz (BGS 124.21), insbesondere § 11, sei so anzupassen, dass Schadenersatzansprüche gegenüber dem Gemeinwesen frühestens zwei Jahre seit Kenntnis des Schadens respektive 10 Jahre seit der schädigenden Handlung verjähren. Bei Beibehaltung eines Vorverfahrens bei den zuständigen Verwaltungsorganen soll mit Anmeldung des Anspruchs bei dieser Behörde die Verjährungsfrist gewahrt sein.

Begründung: Dort, wo gearbeitet wird, passieren auch Fehler, so auch zum Beispiel bei Behandlungen durch Angestellte der Solothurner Spitäler AG. Liegt ein Behandlungsfehler vor, haftet der Kanton resp. die soH für den daraus entstandenen Schaden. Die betroffenen Patienten sind z.B. nach einer Operation, die nicht den erwarteten Erfolg bringt, oft traumatisiert und unter Umständen während Monaten in medizinischer Behandlung, um die Folgen zu kurieren. Die Frage, ob ein Operationsfehler unterlaufen ist und ob eine entsprechende Haftung besteht, stellt sich somit für die Betroffenen oft erst viel später. Auch benötigen Betroffene vielfach fachliche Hilfe, um überhaupt beurteilen zu können, ob tatsächlich ein Behandlungsfehler vorliegt. Da vergeht schnell ein Jahr. Es ist Usus in solchen Fällen mit den zuständigen Verwaltungsbehörden respektive mit den Haftpflichtversicherungen Verhandlungen aufzunehmen und eine einvernehmliche Lösung zu suchen. Da für die Abklärung in Spitalhaftungsfällen zuerst die Krankengeschichte eingefordert und beurteilt werden, eventuell ein Gutachten erstellt werden muss, ist innert Jahresfrist kaum eine Einigung möglich. Im Kanton Solothurn ist es dann aber zu spät. Wird innert eines Jahres seit der Fehlbehandlung respektive seit Kenntnis des Schadens nicht eine Klage beim Verwaltungsgericht eingeleitet, sind jegliche Ansprüche verwirkt. Auch in anderen Gebieten, wo Angestellte des Kantons Privaten Schäden zufügen, stellt sich oft die gleiche, zeitliche Problematik. Es kann und darf nicht sein, dass aufgrund formeller Hürden der Kanton und seine Anstalten nicht für verursachte Schäden haftbar gemacht werden können.

Seit vor einigen Jahren höchstrichterlich festgestellt worden ist, dass es sich bei der Frist zur Geltendmachung der Haftungsansprüche vor Verwaltungsgericht (§ 11 Verantwortlichkeitsgesetz) um eine Verwirkungsfrist handelt, müssen die Geschädigten spätestens ein Jahr nach Kenntnis des Schadens zur Sicherheit, weil meist unklar ist, wann man einen Schaden kennt, ein Jahr nach der schädigenden Handlung beim Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn Klage einreichen. Oft können die Klagen noch gar nicht begründet werden, da die Schadenhöhe noch nicht abschliessend bekannt ist. Würde es sich bei dieser Frist um eine Verjährungsfrist handeln und wäre die Frist mit Anmeldung der Ansprüche bei der zuständigen Verwaltungsbehörde gewahrt, wäre dieser Gang ans Gericht nicht nötig. Die Fristen zur Geltendmachung von Haftungsansprüchen wären länger und können erst noch unterbrochen werden, ohne dass das Verwaltungsgericht unnötig mit Klageverfahren belastet wird.

Da auch im Verfahren vor Verwaltungsgericht auf die Zivilprozessordnung verwiesen wird, stellt sich mit Inkrafttreten der schweizerischen Zivilprozessordnung überhaupt die Frage, ob vorsorgliche Klagen ohne Begründung rein zur Wahrung der Verwirklichungsfrist überhaupt noch möglich sind. Auch deswegen besteht Handlungsbedarf.

Unterschriften: 1. Susanne Schaffner, 2. VerenaENZler, 3. Beat Wildi, Ernst Zingg, Claude Belart, Rosmarie Heiniger, Karin Büttler, Enzo Cessotto, Irene Froelicher, Beat Käch, Peter Brügger, Heiner Studer, Markus Grütter, Marianne Meister, Philippe Arnet, Annekäthi Schluep-Bieri, Kuno Tschumi, Marguerite Misteli Schmid, Verena Meyer, Yves Derendinger, Ulrich Bucher, Evelyn Borer, Hans-Jörg Staub, Trudy Küttel Zimmerli, Fabian Müller, Fränzi Burkhalter, Urs Huber, Clivia Wullimann, Walter Schürch, Heinz Glauser, Franziska Roth, Hubert Bläsi, Susanne Koch Hauser, Thomas Woodtli, Felix Lang, Barbara Wyss Flück, Thomas A. Müller. (37)

I 138/2009

Interpellation Stefan Müller (CVP, Herbetswil): Strategie für den Tourismus im Kanton Solothurn

Vor dem Hintergrund des touristischen Potentials des Kantons Solothurn und den Trends im touristischen Bereich bitten wir die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Bestehen für den Kanton Solothurn Grundlagen zur Wertschöpfung im touristischen Sektor, welche Vergleiche mit anderen Regionen und dadurch Aussagen zu den brach liegenden Potentialen erlauben?
2. Verfügt der Kanton Solothurn über eine Strategie, um das vorhandene, touristische Potential bestmöglich auszunutzen?
3. Welche Anstrengungen unternimmt der Kanton, um die touristischen Leistungserbringer zu vernetzen, das bestehende Angebot zu vermarkten und innovative Projekte im touristischen Sektor zu fördern? Mit welchen Instrumenten gedenkt die Regierung in Zukunft, den Tourismus im Kanton Solothurn zu fördern?

Begründung: Der Kanton Solothurn gilt nicht als klassische Urlaubsdestination. Dies, obwohl der Kanton über Sehenswürdigkeiten und Erholungsgebiete mit durchaus nationaler und internationaler Ausstrahlung verfügt. Die Barockstadt Solothurn, die Flusslandschaft der Aare, der Jurabogen zwischen Grenchenberg und Gempfenfluh und die in optimaler Lage gelegenen Seminarorte Olten und Egerkingen bieten immense Wertschöpfungspotentiale. Unsere Nachbarkantone Baselland und Aargau haben in den letzten Jahren grosse und erfolgreiche Anstrengungen zur Tourismusförderung unternommen. So konnte der Kanton Baselland nach der Stützung von «Baselland Tourismus» im Jahr 2002 die Logiernächte bis 2008 um 26% steigern (nationales Wachstum: 13%) und einen touristischen Mehrumsatz von 5,3 Mio. Franken schaffen. Aus dem Kanton Solothurn ist nichts dergleichen bekannt.

Mit dem Verzicht auf ein Umsetzungsprogramm zur Neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) hat sich der Kanton Solothurn ein mögliches Instrument zur Tourismusförderung gleich selber verschlossen. Mit der nächsten Umsetzungsperiode der NRP könnte allenfalls dieses Instrument doch noch geschaffen werden. Ein entsprechender, überparteilicher Vorstoss wurde eingereicht.

Mit der vorliegenden Interpellation bitten wir die Regierung, die Strategie zur Tourismusförderung im Kanton Solothurn darzulegen.

Unterschriften: 1. Stefan Müller, 2. Peter Brotschi, 3. Sandra Kolly, Willy Hafner, Hans Abt, Markus Flury, Rolf Späti, Markus Knellwolf, Urs Allemann, Roland Heim, Roland Fürst, Barbara Streit-Kofmel, Georg Nussbaumer, Urs Schläfli, Susan von Sury-Thomas, René Steiner. (16)

K 139/2009

Kleine Anfrage Markus Schneider (SP, Solothurn): Strategische Ausrichtung des Museums Altes Zeughaus

Im Strategiebericht zur solothurnischen Museumspolitik, den der Regierungsrat mit Beschluss vom 25. November 2008 zustimmend zur Kenntnis genommen hat, wird auch auf die zukünftige Ausgestaltung des Museums Altes Zeughaus eingegangen. Gewisse Formulierungen lassen die Vermutung auf grössere Veränderungen zu, ohne dass diese aber im Bericht genauer definiert werden. In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Regierungsrat bereit, den Charakter des Museums Altes Zeughaus bei einer Umgestaltung in seiner Einzigartigkeit zu bewahren? Kann insbesondere davon ausgegangen werden, dass bei einer Umgestaltung der heutigen Ausstellung nicht nur der Harnisch-Saal übrig bleibt?
2. Unterstützt der Regierungsrat die Haltung, dass im Alten Zeughaus kein «Gemischtwaren»-Museum aufgebaut werden soll? Kann insbesondere davon ausgegangen werden, dass das Ambassadors-Museum des Schlosses Waldegg oder Teile davon nicht in das Museum Altes Zeughaus transferiert werden?
3. Ist der Regierungsrat bereit, die europäisch bedeutende Sammlung des Museums Altes Zeughaus integral zu erhalten? Kann insbesondere davon ausgegangen werden, dass keine Objekte der bestehenden Sammlung veräussert werden?
4. Werden der Leitung des Museums Altes Zeughaus durch die übergeordneten Stellen (Departement, Amt) weiterhin die notwendigen Freiräume (strategisch, operativ, finanziell, personell) für museale Akzentsetzungen zugestanden?
5. Werden durch die geplante Neuorganisation (Neuschaffung einer Abteilung Kulturpflege mit einer zusätzlichen Führungsebene) die personellen Ressourcen, die dem Museum Altes Zeughaus zur Verfügung stehen, zumindest im gleichen Umfang wie heute bestehen bleiben?
6. Wie hoch sind die Kosten für die Umgestaltung veranschlagt? Wie werden diese finanziert (Umlagerungen innerhalb des Globalbudgets, Aufstockung des Globalbudgets, Mittel aus dem Lotteriefonds, zusätzliche Erträge innerhalb des Globalbudgets)?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Markus Schneider (1)

I 140/2009

Interpellation Fraktion SP: Reform Finanzausgleich – wie weiter?

1. Ist der Regierungsrat bereit, die ursprünglich gemachte Zusicherung betreffend Zeitplanung zur Reform des Finanzausgleichs einzuhalten?
2. Wie sieht der aktuelle Stand der Arbeiten und die aktuelle Projektorganisation aus?
3. Wie sieht die weitere Zeitplanung aus?
4. Ist der Regierungsrat bereit, sich inhaltlich am Konzept der NFA des Bundes auszurichten, wie dies der Text unseres Auftrages verlangt? Hat der Regierungsrat dazu bereits Zwischenentscheide gefällt?
5. Ist der Regierungsrat im besonderen bereit, die Reform des Finanzausgleichs eng mit der Aufgabenreform zu verknüpfen, wie dies bei einer Reform analog der NFA zwingend ist?
6. Ist es für den Regierungsrat vorstellbar, dass angesichts der anstehenden Gemeindeinitiative die Arbeiten zur Reformierung von Finanzausgleich und Aufgabenverteilung beschleunigt werden?

Begründung: In seiner Stellungnahme zum Auftrag der Fraktion SP/Grüne vom stellte der Regierungsrat in Aussicht, dem Kantonsrat in der laufenden Legislatur eine entsprechende Gesetzesrevision zu unterbreiten. Angesichts des Zeitbedarfs einer derart komplexen Reform (vgl. Zeitbedarf für die letzte Finanzausgleichsreform) scheint es angemessen, nach dem Stand der Arbeiten zu fragen. Zudem zeigen mehrere überwiesene oder eingereichte Vorstösse (u.a. Auftrag FdP Schülerpauschalen, Auftrag Roland Heim Aufgabenreform) und die vom Einwohnergemeindeverband lancierte Gemeindeinitiative den gewachsenen Stellenwert der Finanzausgleichs- und Aufgabenverteilungsdiskussion.

Unterschriften: 1. Markus Schneider, 2. Jean-Pierre Summ, 3. Susanne Schaffner, Philipp Hadorn, Urs Huber, Clivia Wullimann, Fränzi Burkhalter, Trudy Küttel Zimmerli, Urs von Lerber, Hans-Jörg Staub, Anna Rüefli, Walter Schürch, Heinz Glauser. (13)

A 141/2009

Auftrag überparteilich: Klassengrössen in der Sek B

Der Regierungsrat wird eingeladen, die Klassengrössen des zukünftigen Sekundarschultypus B den speziellen Herausforderungen in diesem Schultypus anzupassen. Konkret soll eine durchschnittliche Klassengrösse von 14 Schüler/innen gelten (statt 16) und die Mindestschülerzahl soll 10 (nicht 14) betragen.

Begründung: In der künftigen Sek B wird das Leistungsspektrum der Schüler durch die Verbreiterung des Schülersegments im Vergleich zur heutigen Oberschule breiter sein. Hinzu kommt, dass durch die geplante integrative Schulung der heutigen Werkklassenschüler/innen in der Sek B die Heterogenität nochmals vergrössert wird.

Die bereits gewonnenen Erfahrungen mit den laufenden Integrationsprojekten zeigen, dass der Ansatz zwar richtig ist, die Komplexität der Aufgabe jedoch grösser ist, als vielerorts angenommen. In einem derart heterogenen Feld den Bedürfnissen aller Schüler/innen gerecht zu werden, ist eine enorme Herausforderung. Dies kann nur gelingen, wenn die Anzahl der zu betreuenden Schüler/innen ein bestimmtes Mass nicht übersteigt.

Verschiedene Studien zeigen, dass die Qualität des Unterrichts gerade im schwächeren Leistungssegment besonders auch von der Qualität der Beziehung der Lehrperson zu den Schüler/innen abhängt. Eine kleinere Anzahl der zu betreuenden Schüler/innen würde die Voraussetzung für den Aufbau einer fördernden Beziehung enorm verbessern.

Ferner scheint es uns von grosser Wichtigkeit, die Attraktivität der Sekundarschule B für Lehrpersonen zu erhalten. Die Arbeit mit leistungsschwächeren Schüler/innen, meist verbunden mit zahlreichen sozialen Problemstellungen, scheint zunehmend unattraktiv zu werden. Neu ausgebildete Lehrpersonen wollen grossmehrheitlich an der Sek E und P unterrichten. Auf dem ausgetrockneten Arbeitsmarkt ist es sehr schwierig, qualifizierte Lehrpersonen für diese Aufgabe zu finden. Diese Problematik dürfte sich in den nächsten Jahren noch verschärfen. Kleine Klassengrössen können zur Attraktivität einer Stelle an der Sek B beitragen.

In Anbetracht der zu erwartenden Schülerzahlen in der Sek P an gewissen Standorten scheint uns eine Anpassung in der Sekundarschule B ebenfalls gerechtfertigt. Es würde sicher von vielen Eltern nicht verstanden, wenn die weitgehend homogenen Sek-P-Klassen teilweise mit geringeren Schülerzahlen ausgestattet wären, als die enorm heterogenen Sek-B-Klassen.

Unterschriften: 1. Fränzi Burkhalter, 2. Urs Huber, 3. Trudy Küttel Zimmerli, Walter Schürch, Marguerite Misteli Schmid, Anna Rüefli, René Steiner, Philipp Hadorn, Peter Schafer, Franziska Roth, Susanne Schaffner, Evelyn Borer, Roberto Zanetti, Thomas Woodtli, Fabian Müller, Jean-Pierre Summ, Urs von Lerber, Iris Schelbert-Widmer, Philipp Keel, Andreas Schibli, Felix Lang, Barbara Wyss Flück, Markus Flury, Peter Brotschi, Theophil Frey, Annelies Peduzzi. (26)

I 142/2009

Interpellation Urs Allemann (CVP, Rüttenen): Verkauf Vogt-Schild Holding AG, Solothurn, an die AZ Medien Gruppe, Aarau/Baden und Zweckänderung der Gottlieb und Hans Vogt-Stiftung, Solothurn

Am 17. März 2009 hat die Gottlieb und Hans Vogt-Stiftung ihren 65-Prozent-Aktienanteil an der Vogt-Schild Holding AG, Solothurn, an die AZ Medien Gruppe, Aarau/Baden, verkauft. Voraussetzung dazu war eine Änderung des Stiftungszwecks. Artikel 2 der Stiftungsurkunde lautete bis dahin: «Die Stiftung bezweckt die Erhaltung, den weiteren Ausbau und die Förderung des Vogt-Schild Medienunterneh-

mens, insbesondere die Weiterführung des von Herrn Gottlieb Vogt-Schild und seinem Sohn Dr. Hans Vogt geschaffenen Lebenswerkes, nämlich der Vogt-Schild/Habegger Medien AG in Solothurn.

In der neuen Fassung, die vom Regierungsrat gutgeheissen wurde (RRB Nr. 2009/473), heisst es nun: «Die Stiftung bezweckt: a) Die Förderung einer vielfältigen, dem liberalen Gedankengut verpflichteten und regional ausgewogenen Medienversorgung im Kanton Solothurn.» Und im Absatz b) «Die Förderung der beruflichen Aus- und Weiterbildung sowie der Forschung und Entwicklung im Bereich der gedruckten, elektronischen oder anderen Medien». Der neue Stiftungszweck hat mit dem ursprünglichen also nichts mehr zu tun.

Die neue Vogt-Schild-Besitzerin, die Aargauer AZ Medien Gruppe, hat nach der Übernahme des Solothurner Unternehmens harte Sparmassnahmen angeordnet. So sind im Bereich der Tageszeitung (Solothurner Zeitung) mehr als 500 Stellenprozent abgebaut worden. Parallel dazu laufen im Unternehmen «Synergieprogramme», die mit weiteren Stellenverlusten im Kanton Solothurn verbunden sein dürften. Zur Disposition stehen insgesamt über 100 Arbeitsplätze. Das ist insofern erstaunlich, weil die Vogt-Schild Holding AG vor dem Verkauf über eine hohe Eigenkapitalquote und über eine gute Liquidität verfügte, sich wirtschaftlich also nicht in einer Notsituation befand.

Es stellen sich daher an die Regierung folgende Fragen.

1. Nach welchen Kriterien kann der Zweck einer Stiftung geändert werden?
2. War der Regierung bekannt, dass die Gottlieb und Hans Vogt-Stiftung ihre Anteile an der Vogt-Schild Holding AG verkaufen will?
3. Falls ja, Gab es seitens der Gottlieb und Hans Vogt-Stiftung verbindliche Zusagen, dass durch den Verkauf keine Arbeitsplätze in der Region gefährdet werden?
4. Wie stellt sich die Regierung zum bereits erfolgten und zum noch zu erwartenden Stellenabbau bei der Vogt-Schild Holding AG und damit zum Verlust von Arbeitsplätzen im Kanton Solothurn?
5. Hat die Regierung Kenntnis darüber, wie der Verkaufserlös (ca. 20 Mio. Franken) eingesetzt wird?
6. Hat die Regierung Kenntnis darüber, wie der neue Stiftungszweck, insbesondere die «Förderung einer vielfältigen, dem liberalen Gedankengut verpflichteten und regional ausgewogenen Medienversorgung» umgesetzt werden soll?
7. Inwieweit erachtet es die Regierung als ihre Aufgabe, die Medien- und Meinungsvielfalt im Kanton Solothurn zu erhalten und zu fördern, nachdem die beiden grössten Medienerzeugnisse (Solothurner Zeitung, Radio 32) nun vom Kanton Aargau aus gesteuert werden?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Urs Allemann, 2. Markus Flury, 3. Martin Rötheli, Roland Heim, Peter Brotschi, Stefan Müller, Rolf Späti, Barbara Streit-Kofmel, Konrad Imbach, Susan von Sury-Thomas, Georg Nussbaumer, Roland Fürst, Daniel Mackuth, Urs Schläfli, Yves Derendinger, Sandra Kolly, Beat Wildi. (17)

Schluss der Sitzung und der Session um 12.40 Uhr.