

LINKS SO

Mitgliederzeitung der SP Schweiz
187 · Ausgabe SO · März 2020



Ausgebautes Teilstück nördlich des Tunnels.

SANIERUNG PASSWANGSTRASSE

Überdimensioniert oder notwendig?

DIE FRIST FÜRS REFERENDUM GEGEN DIE ZWEITE SANIERUNGSETAPPE DER PASSWANGSTRASSE LÄUFT NOCH BIS MITTE APRIL – HIER EIN PRO UND KONTRA AUS SP-SICHT. REMO BILL, KANTONS RAT AUS GRENCHEIN, SOWIE SIMON ESSLINGER, KANTONS RAT AUS SEEWEN, VERTRETEN DIESBEZÜGLICH UNTERSCHIEDLICHE MEINUNGEN. WÄHREND DIE UNTERSCHRIFTENSAMMLUNG FÜR DIE EINEN «UNVERANTWORTLICH» IST UND DAS SANIERUNGSPROJEKT EINE FRAGE DER SOLIDARITÄT UNTER DEN REGIONEN, SPRECHEN DIE ANDEREN VOM «SOLOTHURNER IRRSINN» UND DASS ES DAZU EINEN VOLKSSENTSCHEID BRAUCHE.

Die Passwangstrasse soll saniert und nicht verpolitisiert werden



Remo Bill, Kantonsrat
und Mitglied der Finanz-
kommission, Grenchen,
mail@remobill.ch

Im Jahr 2019 rutschte die Grenchenbergstrasse aufgrund der Unterspülung einer Stützmauer örtlich ab. Die Bergstrasse – mit viel weniger Verkehr als die Passwangstrasse – musste ein paar Wochen komplett gesperrt werden, nur durch Glück kamen keine Personen zu Schaden. Keine Selbstverständlichkeit!

Das «Referendumskomitee» verkennt den aktuellen Zustand der Passwangstrasse und die mannigfaltigen Sicherheitsrisiken für die Strassenutzer. Es stellt ohne fachlich fundierte Begründung die Behauptung in den Raum, die Sanierung sei viel billiger zu haben. Der vollständig ungenügende Strassenquerschnitt beeinträchtigt die heutigen Verkehrsverhältnisse, insbesondere die Sicherheit des Langsamverkehrs, stark. Die Sicherheit wird ganz generell auch durch die maroden Stützbauwerke, Leiteinrichtungen und die Naturgefahren im unmittelbaren Strassenbereich in Frage gestellt. Das erhebliche Risiko eines Abrutschens des Strassenkörpers samt seinen Stützmauern ist bei entsprechender Beobachtung selbst für Laien ersichtlich und wird durch die umfangreichen Ergebnisse der geologischen Untersuchung durch harte Fakten bestätigt. Jährliche Rutschbewegungen im cm-Bereich zeigen auf, dass sich die Strasse durch die defekte Strassenentwässerung oder aufgrund der schlechten Untergrundverhältnisse in Bewegung befindet. Das Auftreten eines grösseren Schadenereignisses ist daher nur eine Frage der Zeit! Das Ziel ist, die Sicherheit mit dem geplanten Bauvorhaben auf ein vertretbares Mass anzuheben und die Nutzung der Verbindung für die nächsten 80 Jahre sicherzustellen. Die Strassenführung der Passwangstrasse bleibt mit der Gesamtsanierung unverändert.

Passwang – 25 Millionen für 2 km – es-geht-günstiger.ch



Simon Esslinger, Kantonsrat,
Gemeindepräsident Seewen,
s.esslinger@bluewin.ch

Dass dem überrissenen Projekt ausgerechnet aus dem Schwarzbubenland parteiübergreifend Widerstand erwächst, mag auf den ersten Blick erstaunen. Das ganze Projekt erscheint überdimensioniert, es fehlt eine Gesamtschau, so dass dieses erneute Teilprojekt an Salomistik erinnert. Bis jetzt ist nicht klar, mit welchem Standard die ganze Südanfahrt ausgestattet werden soll. Heute kommt diese fast gänzlich ohne Mittelstreifen aus und genügt so den Bedürfnissen. Weniger als 1500

Fahrzeuge nutzen heute täglich den Passwang. Dies ist für eine Kantonsstrasse ein minimales Verkehrsaufkommen. Betrachtet man vor diesem Hintergrund den Ausbaustandard der Phase 1 (Portal Nord), reibt man sich die Augen. Eine Strassenbreite von 6,5 m plus beidseits Belagsrinnen von jeweils über 50 cm führen zu einem Fahrgefühl wie auf einer Autobahn. Diesen Standard verfolgt nun auch die Bauetappe in Phase 2. Das Projekt bringt einen weiteren massiven Eingriff in das Landschaftsbild mit sich und wird so Mehrverkehr anziehen. «Verändert den Charakter für den motorisierten Individualverkehr», so lautet der offizielle Beschrieb. Dass das Projekt in seiner «Funktion als regionale Verbindungsstrasse ein Identifikationselement darstellen» soll, wirkt doch eher wie aus einem anderen Jahrhundert.

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass aus Kostengründen auf einen Radstreifen verzichtet wird. Ich bin der Meinung, dass die SP nicht für überdimensionierten Strassenbau entstehen muss. Im Namen des Komitees danke ich für die Unterstützung des Referendums. Unterschriftenbögen gibts unter www.es-geht-guenstiger.ch zum Herunterladen.

Sessionsbericht aus Sicht der Fraktion SP/junge SP

Übernahme von Kosten für Schülertransporte – gleiche Bedingungen für alle!

Der Kanton muss die Transportkosten für längere Schulwege im Rahmen der Volksschule übernehmen. Dies galt bisher nicht für den Besuch der Mittelschule bzw. des Gymnasiums. Mit der neuen Regelung werden nun ab dem Schuljahr 20/21 auch die Transportkosten im 1. Gymnasiumsjaar übernommen. Kantonsrätin **Franziska Rohner** äusserte sich als Fraktionssprecherin zum schliesslich einstimmig beschlossenen Anliegen.

Der Auftrag als Ersatz für Motion und Postulat

Mittels «Auftrag» können im Kantonsrat Vorstösse eingereicht werden. Nun ging es um eine entsprechende Anpassung des Gemeindeggesetzes. Kantonsrat **Simon Gomm** wollte den Auftrag als Ersatz für Motion und Postulat ursprünglich für alle Gemeinden einführen. Kantonsrat **Markus Ammann** stellte klar, dass es sich explizit nicht um eine «Lex Olten» handle. Da die Vorlage relativ knapp angenommen wurde (49 Ja zu 45 Nein), wird es zu dieser Thematik eine Volksabstimmung geben! Mehr dazu im Artikel Seite 11 unten.

Ersatz «Lange Brücke» bei Erschwil

Unbestrittenermassen ist die bestehende Brücke in der engen Schlucht der Lüssel bei Erschwil in einem schlechten Zustand. Der eigentliche Handlungsbedarf war denn auch im Kantonsrat nicht bestritten. Bestechend ist die Renaturierung der Lüssel an besagter Stelle. Der **Fraktion SP/junge SP** missfällt jedoch der Umstand, dass das bereits Ende 2019 in Aussicht gestellte Strassenverkehrsgesetz immer noch nicht vorliegt. Dies monierte die Fraktion bereits bei der Vorlage zur Erneuerung der Passwangstrasse vom vergangenen Dezember. Trotz der Aufforderung, so lange keinen kantonalen Projekten mehr zuzustimmen,



Stefan Hug,
Kantonsrat, Zuchwil,
stefan.hug@zuchwil.ch

bis das neue Strassenverkehrsgesetz vom Kantonsrat verabschiedet ist, fand die Vorlage eine klare Mehrheit (76:3 bei 15 Enthaltungen).

Aufträge und Interpellationen

Der Auftrag «Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer» hatte im Parlament einen schweren Stand. Letztlich müssen wir in allen Bereichen danach trachten, die Treibhausgase, speziell den CO₂-Ausstoss, drastisch zu vermindern. Als Fraktionssprecher forderte **Markus Ammann** dezidiert weitere Massnahmen sowohl beim privaten wie auch beim öffentlichen Verkehr zur Erreichung der international vereinbarten Klimaziele.

Auch die Lancierung einer Standesinitiative zur Einführung einer wirksamen Flugtreibstoffsteuer blieb chancenlos. Das Anliegen sei bereits in Bern traktandiert und komme zu spät. Weshalb, so fragte Kantonsrat **Thomas Marbet**, soll der Flugverkehr weiterhin das Privileg geniessen, keine Steuern auf Kerosin zu bezahlen? Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Antwort nachvollziehbar: Der Warenverkehr sollte angekurbelt werden. Heute sieht die Sache doch gründlich anders aus.

Nach dem Wald- das Baumsterben

Nach dem Waldsterben in den 80er-Jahren folgt nun das Baumsterben. Bis zu 70 % des Buchenbestands im Leimental seien betroffen. Kantonsrat **Stefan Oser** führte die Erkrankung der Bäume zurück auf die Folgen des Klimawandels, welcher uns heisse Sommer mit einem deutlichen Niederschlagsdefizit beschere. Mehrere Votanten anderer Parteien nutzten die Gelegenheit darauf hinzuweisen, vermehrt heimisches Holz als wertvollen und nachhaltigen Baustoff zu verwenden. Ebenso müsse man sich überlegen, auch andere Baumarten in unseren Wäldern zu pflanzen.

5G: Immerhin etwas

Zerrissen war der Kantonsrat auch

beim Auftrag Minimierung der Risiken von Mobilfunkstrahlung. Kantonsrat **Simon Esslinger** bezeichnete als Fraktionssprecher die Stellungnahme des Regierungsrates als homöopathischen Vorschlag. Das sah die bürgerliche Mehrheit erwartungsgemäss anders. 5G sei ein Erfordernis der Zeit und komme ohnehin. Immerhin: Die Gemeinden können bei ihren Ortsplanungen ein sogenanntes Kaskadenmodell einführen. Funkantennen können in Wohnzonen nur dann installiert werden, wenn in anderen, geeigneteren Zonen kein zweckmässiger Standort gefunden werden kann.

SVP-Angriff auf SKOS-Richtlinien

Mit deutlichem Mehr (68 Stimmen) wurde ein SVP-Auftrag als nicht erheblich erklärt: Dabei ging es um einen Systemwechsel bei der Sozialhilfe. Den Sozialhilfeempfänger*innen sollte der Grundbedarf generell um 30 % gekürzt werden. Die Mittel, die dabei frei würden, sollten für «integrationswillige und engagierte» Personen eingesetzt werden. Das goutierten Kantonsrätin **Luzia Stocker** und die gesamte SP/junge SP-Fraktion ganz und gar nicht. Mit dieser Stossrichtung würde man sich von den von allen Kantonen anerkannten SKOS-Richtlinien verabschieden, welche sich grundsätzlich bewährten. Mehr noch: Mit der Kürzung würden sämtliche Sozialhilfebezüger*innen, nicht zuletzt auch Kinder, bestraft.

Ein würdiger Schlusspunkt

Schliesslich erreichte Kantonsrat **Urs von Lerber** mit seinem Auftrag «Aufwertung Bahnhof Luterbach-Attisholz», dass sich der Regierungsrat für einen behindertengerechten Umbau des Bahnhofes Luterbach einsetzt, unter Einbezug des Zugangs von der Nordseite.

Damit setzte Urs von Lerber einen würdigen Schlusspunkt. Nach 13-jähriger Zugehörigkeit zum Kantonsrat Solothurn demissionierte er auf Ende Januar 2020.

ZU DEN KANTONALEN ABSTIMMUNGSVORLAGEN VOM 17. MAI 2010

Ja zum Ersatzstandort der MFK in Olten

Im Kanton Solothurn gibt es drei Prüfstände der MFK: Bellach, Laufen und Olten. In Olten befindet sich die MFK auf demselben kantonseigenen Grundstück wie das Untersuchungsgefängnis (UG). Das Grundstück liegt in der Gewerbezone und grenzt an eine Wohnzone. Die bauliche und betriebliche Situation der MFK Olten ist ungenügend, es besteht dringender Handlungsbedarf. In den letzten Jahren wurden keine Investitionen getätigt. Das dreistöckige Verwaltungsgebäude stammt aus den 1960er-Jahren und ist in einem schlechten Zustand. U.a. der fehlende Lift und die sanitären Einrichtungen genügen nicht mehr den gesetzlichen Anforderungen. Die Arbeitsplätze sowie die Räumlichkeiten für die Kundschaft sind äusserst eng und nicht mehr zeitgemäss.

Die Prüfhalle der MFK wurde im Jahr 1963 zweigeschossig erstellt. Im unteren Geschoss befindet sich der Werkhof der Stadt Olten; ihr wurde ein entsprechendes Nutzungsrecht eingeräumt. Im Jahr 2002 wurden statische Mängel an der Prüfhalle festgestellt.

Aus Sicherheitsgründen musste die Nutzung der Halle für Lastkraftwagen (LKW) untersagt werden. Seither können nur noch Fahrzeuge bis max. 3,5 t Gesamtgewicht geprüft werden und es stehen kurzfristig Investitionen für technische Einrichtungen von mehreren hunderttausend Franken an. In Olten müssen heute ausserdem wegen der fehlenden Fahrzeugprüfstrecke die Prüffahrten auf den öffentlichen Strassen durchgeführt werden. Diese sind ein Sicherheitsrisiko und führen immer wieder zu Reklamationen bei der Anwohnerschaft.

Wegen statischer Baumängel musste im Jahr 2002 eine Lösung für die LKW-Prüfungen gefunden werden. Bei der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG (BOGG) in Wangen bei Olten wird seither tagsüber die Halle 3 (Einstellhalle für Busse) mit einer LKW-Prüfbahn für jährlich rund 83 000 Franken gemietet. Zudem werden bei drei privaten Betrieben in der Umgebung LKW vor Ort geprüft. Der Betrieb an verschiedenen Standorten innerhalb der Region Ost ist für die MFK ineffizient.

Der administrative Mehraufwand für die Disposition der Fahrzeuge und der Verkehrsexperten an den Aussenstandorten ist hoch und unflexibel. Die Zusammenarbeit mit der BOGG funktioniert seit Beginn 2002 hervorragend. Die bisherige und künftige Doppelnutzung verursacht weder bei der MFK noch bei der BOGG betriebliche Beeinträchtigungen. **Die Investitionskosten für den Mieterausbau betragen 6,9 Mio. Franken. Dazu kommen Mietkosten für sämtliche Räumlichkeiten und Aussenanlagen von 198 800 Franken pro Jahr.** Die bisherige Miete von rund 83 000 Franken pro Jahr entfällt. Die betrieblichen Synergien einer Doppelnutzung der tagsüber leerstehenden Hallen bringen sowohl für die MFK Olten als auch für die BOGG einen grossen Mehrwert.

Aus all den genannten Gründen ist es zweckmässig dem Verpflichtungskredit zuzustimmen.

Marianne Wyss-Jäggi,
Kantonsrätin, Trimbach,
m.w-j@gmx.ch

Ja zur Einführung des Auftrags in Gemeindeparlamenten

Am 17. Mai stimmen wir darüber ab, ob in der ausserordentlichen Gemeindeorganisation im Kanton Solothurn – also in Gemeinden mit einem Parlament – Motion und Postulat durch ein einziges Instrument, den Auftrag, ersetzt werden sollen. Dieser Vorstosstyp ist keinesfalls etwas Neues oder Unerprobtes: Er ist bereits seit rund 15 Jahren Standard im Kantonsrat und vereint dort erfolgreich Motion und Postulat. Das funktioniert dort bestens. Die Vereinheitlichung hätte zur Folge, dass in allen Parlamenten im Kanton die gleichen Werkzeuge verwendet würden.

Bevor ich 2017 selbst in den Kantonsrat gewählt wurde, setzte ich mich hauptsächlich mit Motionen und Postulaten in der städtischen Politik in Olten auseinander. Dabei blieb mir vor allem eines in Erinnerung: Es verging wohl bis heute nicht eine Parlamentssitzung, in welcher man sich nicht darüber gestritten hätte, ob irgendein Vorstoss nun als eine Motion oder ein Postulat zu werten sei – wohlverstanden unter Menschen, die ständig mit diesen Instrumenten arbeiten und wissen sollten, was Sache ist. So frisst diese Formfrage über Motion oder

Postulat unnötig Zeit, die besser genutzt werden könnte. Natürlich hat dieses Hin und Her auch eine politisch-taktische Komponente, denn eine Motion und ein Postulat haben per Definition unterschiedliche Wirkungsbereiche und vor allem unterschiedliche Verbindlichkeiten.

Im Kantonsrat schafft es der Auftrag aber mühelos, auch dieses Spannungsverhältnis zu überbrücken. Beim Auftrag ist einzig der Wortlaut massgebend und nicht mehr die Form, die Motion und Postulat vorgeben sollten – was dann trotzdem immer wieder zu Verwirrung und Uneinigkeit führt. Als netter Nebeneffekt muss man sich beim Auftrag auf den Inhalt des Vorstosses fokussieren und kann kein Geplänkel mehr über die Formfrage anstacheln. Als frisch gewählter Kantonsrat verstand ich auf einen Schlag nicht mehr, warum wir im Kanton Solothurn noch zwei verschiedene Instrumente bewirtschaften sollten, wenn es mit einem einzigen einfacher und schlicht besser funktioniert.

Mittels Auftrag wollte ich es allen Gemeinden ermöglichen, den Auftrag bei sich

einführen zu können. Kantons- und Regierungsrat hielten aber knapp mehrheitlich am heutigen System fest, stimmten aber der Änderung zu, dass der Auftrag für Gemeinden in der ausserordentlichen Gemeindeorganisation neu zum Standard wird. Für den Regierungsrat und die Mehrheit des Kantonsrats gab es aus seinen eigenen langjährigen Erfahrungen keinen stichhaltigen Grund mehr, in Parlamenten nicht mit dem effizienteren und einfacheren Vorstosstyp Auftrag zu arbeiten. Zugegeben: Die Vereinigung von Motion und Postulat zum Auftrag einzig in Gemeindeparlamenten (also in Olten) wird auf uns im normalen Alltag kaum Auswirkungen haben und ist eine rein organisatorische Massnahme. Für gewählte Politiker*innen allerdings wird die parlamentarische Arbeit einfacher und vor allem gehaltvoller, weil man sich wieder fokussiert um Inhalte und Ziele streiten darf, anstatt unnötig Zeit im Streit um die Formfrage zu verlieren. Unterstützen wir eine gehaltvolle Debattenkultur!

Simon Gomm, Kantonsrat junge SP,
Olten, simon.gomm@gmx.ch



Neues Mitglied in der Fraktion

Die 23-köpfige Fraktion SP/junge SP im Solothurner Kantonsrat hat ein neues Mitglied. Matthias Racine aus Mühledorf folgt auf den aus beruflichen Gründen per 31. Januar 2020 zurückgetretenen Urs von Lerber aus Luterbach. Der Bucheggberger, von Beruf Landwirt und Ausbilder und langjähriger Präsident der SP Bucheggberg, ist verheiratet und hat zwei Kinder. Wir wünschen Matthias in seiner neuen Funktion viel Erfolg und heissen ihn in der Fraktion herzlich willkommen. Eine Würdigung aller während dieser Legislatur zurückgetretenen Kantonsratsmitglieder der Fraktion SP/junge SP folgt in der nächsten Ausgabe.

GESUCHT: MITGLIED FÜR DIE RECHNUNGS-PRÜFUNGSKOMMISSION

Die Kantonalpartei sucht für die dreiköpfige Rechnungsprüfungs-kommission infolge eines Todesfalls ein neues Mitglied. Voraussetzungen: SP-Mitglied, kein Geschäfts-leitungsmitglied und Kenntnisse in Finanzfragen (Erfolgsrechnung und Bilanz). Die alle zwei Jahre stattfindende Wahl durch die Delegierten findet am Parteitag vom 1. April 2020 in Olten statt.

Interessent*innen melden sich beim Parteisekretär
Niklaus Wepfer, 032 622 07 77,
niklaus.wepfer@sp-so.ch

MITARBEIT IN EINEM PARTEIINTERNEN FACHAUSSCHUSS

Die Kantonalpartei sucht laufend interessierte Mitglieder für die Mitarbeit in einem unserer zahlreichen partei-internen Fachausschüsse: Bildung/Gesundheit-Soziales/ Finanzen-Wirtschaft/Justiz/ Energie-Umwelt/Bau-Raum-planung/Demokratie.

Interessent*innen melden sich beim Parteisekretär
Niklaus Wepfer, 032 622 07 77
niklaus.wepfer@sp-so.ch

TERMINE 2020

Sollte der kantonale Parteitag aufgrund der ausserordentlichen Lage im Zusammenhang mit dem Coronavirus nicht stattfinden können, wird dies rechtzeitig bekanntgegeben.

1. April	Kantonaler Frühlingsparteitag in Olten, abgesagt
4./5. April	Parteitage der SP Schweiz in Basel, verschoben
4. Juni	Aktuell aus Bern in Aetigkofen
12. September	Balmbergfest
19. August	Kantonaler Parteitag in Oensingen
17. September	Aktuell aus Bern in Olten
21. Oktober	Kantonaler Parteitag in Zuchwil
10. Dezember	Aktuell aus Bern in Bettlach

Höchste Zeit für die 13. AHV-Rente!

Wer ein Leben lang gearbeitet hat, soll im Alter in Würde leben können. Doch die Altersvorsorge in der Schweiz reicht dazu nicht mehr. Immer mehr Rentnerinnen und Rentner sind auf Ergänzungsleistungen angewiesen. Hohe Mieten und steigende Krankenkassenprämien führen dazu, dass den Rentnerinnen und Rentnern immer weniger zum Leben bleibt.

Renten der Pensionskassen sinken stetig

Die Renten der Pensionskasse sind seit 2005 um rund 8 % gesunken und sinken immer weiter. Ursache sind die tiefen Zinsen an den Kapitalmärkten. Zudem tragen die Pensionskassen wesentlich zur Verteuerung des Wohnraumes bei, weil sie immer mehr in Immobilien investieren, um die tiefen Zinsen der übrigen Anlagen zu kompensieren.

Frauen sind besonders betroffen

Viele Frauen haben wegen Kinder-erziehung, Teilzeitbeschäftigung und tieferen Löhnen, wenn überhaupt, nur eine tiefe Rente aus der Pensionskasse. Im Durchschnitt sind die Renten der Frauen aus der 2. Säule nur halb so hoch wie jene der Männer. Diese Ungleichheit könnte mit der Stärkung der AHV zumindest zum Teil korrigiert werden, weil in der AHV auch die Betreuungszeit von Kindern und Angehörigen als Arbeit anerkannt wird.

Die 13. AHV-Rente ist finanzierbar!

Der Bund schreibt seit Jahren Überschüsse. Allein im Jahre 2019 waren es rund 3,1 Milliarden Franken. Aber auch die Nationalbank schreibt seit Jahren satte Gewinne. Allein im Jahre 2019 waren es 49 Milliarden Franken.

Demgegenüber würde eine 13. AHV-Rente

MEIN STAND-PUNKT

Markus Baumann,
Kantonsrat aus Derendingen
markus.baumann@unia.ch

Mehrkosten von rund 2,7 Milliarden Franken auslösen. Will man die 13. AHV-Rente über Lohnprozente finanzieren, reicht dafür eine Erhöhung der Lohnabzüge (Arbeitnehmende) von 0,35 %.

Sicher dank Solidarität und tiefen Kosten

Die AHV funktioniert solidarisch. Einerseits zwischen den Generationen, andererseits zwischen besser und schlechter Verdienenden. Die AHV-Renten sind nach oben begrenzt – auch wenn Hochverdiener mehr einzahlen. Zudem hat die AHV im Vergleich mit Abstand die tiefsten Verwaltungskosten.

