



An den Grossen Rat

19.5576.02

Petitionskommission
Basel, 31. August 2020

Kommissionsbeschluss vom 17. August 2020

Petition P409 „Aufarbeitung der gefällten Entscheidungen der BVB-Führung sowie deren Auswirkungen auf den Betrieb seit der Auslagerung im Jahr 2006“

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 15. Januar 2020 obengenannte Petition der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition¹

Die Unterzeichnenden fordern die Aufarbeitung der gefällten Entscheidungen der BVB-Führung und sämtlicher daran beteiligter Personen und Gremien sowie deren Auswirkungen auf den Betrieb seit der Auslagerung und Umwandlung der BVB in einen öffentlich-rechtlichen Betrieb im Jahr 2006.

Das schlechte Betriebsklima, die hohen Krankenzahlen, die Störungen im Tagesgeschäft sowie das schlechte Image der BVB sind alarmierend.

Zukünftige Fehler, Fehlentscheidungen und Fehlentwicklungen verhindern kann nur, wer die in der Vergangenheit gemachten Fehler erkennt und diese Erkenntnisse positiv nutzt, um einen Weg hin zu einem gesunden Betrieb einzuschlagen.

2. Abklärungen der Petitionskommission

2.1 Hearing vom 15. Juni 2020

Am Hearing der Petitionskommission nahmen ein Vertreter und eine Vertreterin der Petentschaft sowie der Leiter Human Resources und stv. Leiter Generalsekretariat als Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) und der Direktor der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) teil.

2.1.1 Das Anliegen der Vertretenden der Petentschaft

Die Petentschaft berichtet, dass sie die Petition aufgrund ihrer eigenen Erfahrungen als Fahrdienstmitarbeitende der BVB gestartet hätten. Es sei ihnen ein grosses Anliegen, dass der Ent-

¹ Petition P 409 „Aufarbeitung der gefällten Entscheidungen der BVB-Führung sowie deren Auswirkungen auf den Betrieb seit der Auslagerung im Jahr 2006“, Geschäfts-Nr. 19.5576.01.

stehungsprozess der Krise, in der sich die BVB immer noch befände, aufgearbeitet werde. Sie würden gerne erfahren, welche Entscheidungen und welche Motivationen hinter der Krise stehen und ob die vergangenen Entscheidungen im Auftrag oder unter der Duldung der Regierung getroffen wurden. Sie würden sich fragen, ob die seit 2006 stattgefundenen Entwicklungen innerhalb der BVB im Interesse des Eigners, respektive im Sinne der Bevölkerung und der Fahrgäste seien. Sie möchten ausserdem auf die Schäden hinweisen, die innerhalb dieser Zeit entstanden seien. Durch eine gründliche Aufarbeitung möchten sie verhindern, dass sich eine ähnliche Krise in der Zukunft wiederholen könnte. Ihr Wunsch sei es in einem Betrieb zu arbeiten, wo man aufgrund einer ausführlichen Abklärung ausschliessen könne, dass die gleichen Mechanismen und Fehlentscheide nochmals zum Tragen kämen. Dies sei man den „Nachfahrern“ schuldig.

Laut der Petentschaft hätten die seit 2006 durchgeführten Umstrukturierungen und Einsparungen zu gestörten innerbetrieblichen Abläufen und Schäden an der Infrastruktur geführt. So sei es vermehrt zu Fahrzeugdefekten gekommen. Auch die Gleise hätten sich in einem schlechten Zustand befunden. Im Fahrdienst frage man sich, ob die frühzeitige Alterung der Gleise möglicherweise mit den Starrachsen des Flexity-Trams zusammenhänge. Die starren Achsen des Flexity-Tram würden ein weiches Gleis stark abnutzen. Des Weiteren habe ein massiver Personalmangel geherrscht. Die betriebswirtschaftlichen Einsparungen hätten volkswirtschaftliche Folgekosten nach sich gezogen, die die erzielten Einsparungen bei Weitem übertroffen hätten. Das Fahrdienstpersonal sei durch Dienstverlängerungen überlastet worden. Dies habe zu zahlreichen Krankheitsausfälle geführt, was zur Folge hatte, dass das verbliebene Personal Ausgleichsruhetage nicht mehr habe beziehen dürfen und zusätzliche Piketttage absolvieren müssen. Man habe jederzeit damit rechnen müssen, aufgeboten zu werden. Diese Situation sei für das Fahrdienstpersonal und ihre Angehörigen enorm belastend gewesen.

Durch den Personalnotstand und durch Schäden an der Infrastruktur hätten Trams teilweise nicht ausfahren und der Fahrplan nicht eingehalten werden können. Der Service für die Fahrgäste sei folglich immer schlechter geworden. Den Unmut der Fahrgäste über z. B. ausgefallene Kurse habe wiederum das Fahrdienstpersonal abbekommen. Den Leistungsauftrag und den veröffentlichten Fahrplan, den die Petentschaft für verbindlich hält, seien nicht mehr vollumfänglich wahrgenommen worden.

Die geschilderten Missstände hätten trotz einer Eignerstrategie, trotz eines Verwaltungsrates, trotz einer Direktion, trotz internen Kontrollen, trotz zusätzlichen Projektleitern und zusätzlichem Verwaltungspersonal entstehen können. Die Petentschaft könne nicht nachvollziehen, dass so etwas in einem Staatsbetrieb mit Defizitgarantie hätte passieren können. Sie hielten eine Aufklärung daher für dringend notwendig, um eine mögliche Wiederholung zu verhindern. Wenn ihnen im Fahrdienst ein Fehler passiere, müsse ein Bericht verfasst werden, in dem nicht nur darauf eingegangen werde, was schief gegangen sei, sondern auch festgehalten werden müsse, was zukünftig unternommen werden könne, um einen solchen Fehler zu vermeiden. Fehlleistungen müssten der Meinung der Petentschaft nach in jeder Abteilung aufgearbeitet werden, auch auf der Führungs- und Verwaltungsebene. Dabei ging es ihnen nicht um Personalien. Sie seien sich bewusst, dass die verantwortlichen Führungspersonen nicht mehr bei der BVB tätig seien. Ihnen gehe es vielmehr um die konkreten Abläufe und Kontrollmechanismen, die noch immer in Kraft seien. Auch die Einflussnahme durch die Regierung sei nach wie vor vorhanden. In diesem Zusammenhang ginge es ihnen auch um die Erwartungen und Forderungen, die der Eigner an die BVB stelle. Sie können sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Interessen der Steuerzahlenden einerseits und der Fahrgäste andererseits dabei sekundär seien. Ihnen stelle sich die Frage, inwiefern die Kundschaft von den erhaltenen Steuergeldern profitiere.

Man müsse den Entstehungsprozess der Krise genau anschauen, um heraus zu finden, welche Entscheidungen und Motivationen letztlich dazu geführt hätten. Als Fahrdienstmitarbeitende hätten sie den Eindruck, dass wenig auf die Art und Weise geschaut wurde, wie die angeordneten Einsparungen in den einzelnen Abteilungen umgesetzt worden seien. Ihrer Ansicht nach müsste geprüft werden, ob die Personalzahlen beim Fahrdienst, der schliesslich das Kerngeschäft der BVB darstelle, über Jahre stagnierten oder gar abnehmend gewesen seien, während auf Seiten der Verwaltung eine Zunahme stattgefunden habe. Ihnen sei es wichtig zu erfahren, ob die ge-

troffenen Entscheidungen im Auftrag der Regierung gefällt worden seien oder ob Eigenmächtigkeiten stattgefunden hätten. Als Fahrdienstmitarbeitende und Basler Steuerzahlende hätten sie ein Anrecht darauf zu erfahren, wie es zu so einer Situation kommen konnte.

Die Spezialberichte der Geschäftsprüfungskommission (GPK) zur BVB hätten viel Aufmerksamkeit generiert, auch beim Fahrdienstpersonal.² Eine Reihe von Missständen seien durch die GPK-Berichte aufgedeckt worden. Danach sei aber weiter nichts passiert. Die Petentschaft würde eine weitere Aufarbeitung der Ereignisse innerhalb der BVB-Führung durch die GPK oder die Finanzkommission begrüssen. Dabei würden sie sich besonders für die Frage interessieren, ob die Krise auch ohne die Auslagerung von 2006 hätte stattfinden können.

Für die Zukunft fehlen der Petentschaft klare Zielsetzungen und eine klare Zielerreichungsstrategie. Es sei von der Beibehaltung von Prozessen und von Prozessoptimierungen die Rede. Sie wüssten jedoch nicht, was diese Prozesse genau beinhalteten. Es gebe sehr viele Worthülsen, an denen sie den konkreten Inhalt vermissten.

2.1.2 Argumente des Vertreters des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD)

Der Leiter Human Resources und stv. Leiter Generalsekretariat des BVD nimmt aus Sicht des Eigners Stellung. Im BVD sei man sich als Eigner bewusst, dass es in der Vergangenheit einige Probleme gegeben habe und Fehler passiert seien (so z. B. Fehlplanungen im personellen Bereich). Vielleicht seien auch noch nicht alle Probleme zu hundert Prozent gelöst. Die Situation habe sich in letzter Zeit allerdings wesentlich verbessert und grundsätzlich sei die BVB nun auf einem guten Weg. Dies liege sicherlich an der Rekrutierungsoffensive, die gestartet worden sei. Es sei jetzt genügend Personal vorhanden, Vakanzen würden besetzt und die Voraussetzungen für normale und vernünftige Einsatzpläne seien da. Überstunden hätten entsprechend abgebaut werden können. Details würde das BVD allerdings keine anschauen, das sei nicht ihre Aufgabe als Eigner. Sie erwarten von der BVB, dass die personellen Kapazitäten richtig genutzt, die Einsatzpläne gut geplant und auf die Gesundheit des Personals geachtet würden. Seit Bruno Stehrenberger die Führung der BVB übernommen habe, würden viel weniger akute Probleme bis zum BVD vordringen. Er und sein Team seien in der Lage, Probleme befriedigend zu lösen. Dies sei Sinn und Zweck einer Führung, die operative Probleme und solche die das Tagesgeschäft betreffen selbst lösen müssen. Die operative Umsetzung (z. B. der Fahrplan, Einsatz des Personals etc.) und deren Sicherung liegen bei der Führung der BVB. Die Rolle des Eigners bestehe darin, die Rahmenbedingungen zu setzen und eine Eignerstrategie zu entwickeln. Dies werde selbstverständlich auch gemacht.

Herr Stehrenberger mache zusammen mit seinem Team einen hervorragenden Job. Man sei sehr zufrieden. Auch gegen aussen komme das neue Team besser an. Man habe auch den Eindruck, dies sei innerhalb der BVB so. Er habe vernommen, dass sich das Arbeitsklima am Verbessern sei. Um weiterhin an der Zukunft der BVB zu arbeiten bräuchten Herr Stehrenberger und sein Team in erster Linie Zeit, aber auch die Unterstützung der Mitarbeitenden – dies sei unabdingbar.

Das BVD vertrete die Haltung, dass kein Zusammenhang zwischen der Auslagerung und den vergangenen Probleme der BVB bestehe. Aus ihrer Sicht spiele es keine Rolle, ob die BVB innerhalb oder ausserhalb des Staates eingereiht sei. Es komme darauf an, wie die Führung die Situation handhabe. Nicht die Rechtsform sei ausschlaggebend, sondern die personelle Besetzung. Die Änderung der Rechtsform würde keinen Einfluss auf die effektive Umsetzung haben.

Die GPK habe mehrere Berichte zur BVB herausgegeben, zu denen die Regierung und die BVB jeweils Stellung genommen haben. Sie hätten den Eindruck, dass die Aufarbeitung der vergangenen Situation bereits minutiös erfolgt sei. Für die Forderung nach einer weiteren GPK-Untersuchung hätten sie aus Sicht des Eigners daher nur wenig Verständnis. Es sei allerdings die Aufgabe des Eigners darauf zu achten, ob alle Empfehlungen – wo sinnvoll und möglich – umgesetzt seien oder ob es noch Komplikationen gebe.

² Die GPK hat 2014 (Geschäftsnummer: 14.5347.01), 2017 (Geschäftsnummer: 17.5242.01) und 2019 (Geschäftsnummer: 19.5303.01) je einen Spezialbericht zu den Basler Verkehrs-Betrieben veröffentlicht.

In der Zielsetzung sei man sich einig, solche Probleme und eine derart schlechte Stimmung dürfe es innerhalb der BVB nicht mehr geben. Man arbeite selbstverständlich daran, dass so etwas nicht mehr passiere. Man habe personelle Veränderungen innerhalb des Verwaltungsrates vorgenommen. Nun müsse man dem neu zusammengesetzten Verwaltungsrat allerdings auch etwas Zeit geben, um zu arbeiten. Der Verwaltungsrat habe wiederum personelle Wechsel in der Direktion vollzogen. Mit Herr Stehrenberger und seinem Team zeichne sich ein regelrechter Aufwärtstrend ab. Das BVD sei überzeugt, dass diese positive Tendenz unumkehrbar und der sogenannte „Turning Point“ deutlich überschritten worden sei. Natürlich sei noch nicht alles gelöst. Man sei aber sehr gut unterwegs. Er denke daher, dass die personelle Besetzung ausschlagend sei: Eine Direktion zu haben, der man vertrauen kann, die die Dinge angeht, entsprechend kommuniziert und für die Mitarbeiter da ist, sei matchentscheidend.

2.1.3 Argumente des Vertreters der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)

Der Direktor der BVB hält fest, dass er im September 2016 als Infrastrukturleiter bei der BVB angefangen habe. Er sei seit mehr als dreissig Jahren im Öffentlichen Verkehr tätig – sein Herz schlage für den ÖV. Er könne nicht beurteilen, was 2006 und in den darauffolgenden zehn Jahren im Betrieb geschehen sei. Als er die Stelle als Infrastrukturleiter 2016 angetreten habe, habe sich das Verkehrsnetz in einem schlechten Zustand befunden. Dazu müsse man wissen, dass das Netz – insbesondere bei einer Bahninfrastruktur – vom Wesen her sehr nachsichtig sei. Ein Netz müsse über viele Jahre schlecht unterhalten sein, bevor es einen solchen Zustand aufweise. Rückblickend könne er sagen, dass der Netzzustand bereits vor 2006 vernachlässigt worden sei. Seit 2016 habe man einen Netzzustandsbericht gemäss RTE 29900 installiert, welcher der Norm des Amtes für öffentlichen Verkehr entspreche und Vergleiche des Netzzustandes in Basel mit allen anderen ÖV-Unternehmen in der Schweiz ermögliche, so z. B. auch mit der SBB. Die Zahlen für das Jahr 2019 habe er bereits gesehen: Der Netzzustand verbessere sich Jahr für Jahr.³ Nicht nur die Zahlen, sondern auch die zahlreichen Baustellen, die seit 2017 durchgeführt worden sind, belegten diese Verbesserungen. Besonders eindrücklich seien sicherlich die Gesamtsanierung des Zentralbahnhofplatzes und des Knoten Bankvereins gewesen. Die Entwicklung des Netzzustandes lasse sich anhand des öffentlich zugänglichen Netzzustandsberichts verfolgen – dieser werde auch auf politischer Ebene verteilt. Natürlich könne man sich fragen, warum in der Vergangenheit zu wenig am Unterhalt des Netzes gemacht worden sei. Hier stelle sich für ihn aber die Frage nach Aufwand und Ertrag. Es nütze seiner Ansicht nicht viel, wenn man die Personen identifizieren könne, die in den letzten fünfzehn Jahren Fehlentscheide getroffen haben.

Zum Personalbestand wolle er sagen, dass es tatsächlich einen massiven Personalunterbestand beim Fahrdienstpersonal gab, als er den Bereich „Verkehr“ im Jahr 2018 übernommen habe und somit für das Fahrdienstpersonal verantwortlich wurde. Die entsprechenden Zahlen liessen sich im Geschäftsbericht der BVB nachlesen. Man habe damals sofort reagiert und eine Rekrutierungsoffensive gestartet, um eine ordentliche Personaldeckung im Fahrdienst zu erreichen. Der Personalbedarf liesse sich anhand des Fahrplans und der Hauptverkehrszeiten morgens und abends berechnen. Im letzten Jahr habe man rund hundert Mitarbeitende rekrutieren und ausbilden können. Dieses Jahr plane man nochmals so viel Personal zu rekrutieren. Auch Handwerkspersonal und technisches Personal sei rekrutiert worden. Aktuell habe man keinen Unterbestand. Es werde aber dennoch weiterhin rekrutiert, weil es ein Anliegen der BVB-Direktion sei, dass Überstunden – auch in Form von Teilzeit – in der gleichen Grösse wieder abgebaut werden können. Man werde jetzt gar einen leichten Überbestand von rund 30 Mitarbeitern erreichen.

Auf das Thema Overhead angesprochen, meint der Direktor der BVB, es handle sich dabei um ein weitgespanntes Feld. Unter dem vorigen Verwaltungsrat habe man eine Produktivitätssteigerung von zwanzig Prozent in Aussicht gestellt. Die erwähnte Produktivitätssteigerung sei durchaus nicht als Personalabbau verstanden worden. Als Leiter der Infrastruktur habe er zusätzliche Bauingenieure als Projektleiter einstellen können. Wenn man Bauingenieure, die zur Abwicklung von Projekten benötigt würden, als Overhead bezeichne, hätte man auch in diesem Bereich rekrutiert und ausgebildet. Es gebe Entwicklungen im Bereich der Technik, wo bestimmte Normen

³ Netzzustandsbericht Infrastruktur 2019: https://www.bvb.ch/wp-content/bvb/Dokumente/Geschaeftsberichte/2019/BVB_Netzzustandsbericht_2019.pdf

erfüllt werden müssten – dazu würden entsprechende Spezialist*innen benötigt. Über die Rekrutierungsmassnahmen in den anderen Bereichen habe er in seiner damaligen Funktion als Leiter der Infrastruktur zu wenig mitbekommen, um sich entsprechend zu äussern. In den letzten zwei Jahren liesse sich jedoch zeigen, dass es in erster Linie eine Zunahme an produktivem Personal gegeben habe. Dies sei auch im Geschäftsbericht 2019 so ausgewiesen.⁴

Bei der Fahrzeugverfügbarkeit liege die BVB sowohl bei den Bussen wie auch bei den Trams absolut im Bereich der Schweizer Benchmark, nämlich bei über 99%. Störungen liessen sich nicht vermeiden – wenn man rund um die Uhr im Einsatz sei, sei es unvermeidbar, dass auch mal etwas kaputt ginge. Solche Defekte und die daraus resultierenden Störungsmeldungen führten aber in der Regel kaum zum Ausfall von Fahrzeugen.

Die fünf Kantone, die im Tarifverbund Nordwestschweiz (BS, BL, AG, SO, JU) zusammen geschlossen sind, führen regelmässige Umfragen zur Kundenzufriedenheit durch. Diese machen die Kantone selbst, nicht die Transportunternehmen. Die Kundenzufriedenheitsumfrage 2019 habe man mittlerweile erhalten.⁵ Der TNW schneide punkto Kundenzufriedenheit im gesamtschweizerischen Vergleich sehr gut ab. Von den fünf beteiligten Kantonen sei die Kundenzufriedenheit im Kanton Basel-Stadt am höchsten.

Zur Aufarbeitung der Vergangenheit meint der Direktor der BVB, in den Spezialberichten der GPK und dem Mitbericht der Finanzkontrolle⁶ sei vieles bereits genau beleuchtet und untersucht worden. Auf der inhaltlichen Ebene hätten die Berichte der GPK die relevanten Punkte sehr gut herausgearbeitet worden. Man könne nicht sagen, dass innerhalb dieser politischen Gremien nichts passiert sei. Vieles sei politisch in Bewegung gesetzt worden.

Mittlerweile sei von den zwei vorhergehenden Direktionen praktisch niemand mehr da. Die Frage nach der Motivation liesse sich allerdings nur ergründen, wenn man mit den damaligen Verantwortlichen spräche. Durch die Entscheidungsprotokolle liessen sich die Beweggründe hinter bestimmten Entscheidungen korrekterweise nicht nachvollziehen. Eine weitreichende Aufarbeitung der Vergangenheit stelle eine grosse Herausforderung dar, wenn die entsprechenden Beteiligten (sowohl in der Führung wie auch im Fahrdienst) zumeist nicht mehr im Betrieb tätig seien. Hier stelle sich die Frage, ob man die Energie in die Aufarbeitung der Vergangenheit stecken oder lieber in die Zukunft investieren wolle.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission kann die Motivation der Petentschaft nach einer Aufarbeitung der Krise innerhalb der BVB nachvollziehen. Sie hat im Anschluss an das Hearing diskutiert, ob eine Untersuchung der vergangenen Entscheidungen und der Motivationen dahinter Sinn mache und wie eine solche Untersuchung gegebenenfalls aussehen könnte. Innerhalb dieser Diskussion wurde auf die drei Spezialberichte, die die Geschäftsprüfungskommission (GPK) seit 2014 zur BVB herausgebracht hat und die am 10. Juni 2020 im Grossen Rat stattgefundene Debatte zur Wiedereingliederung der BVB in die kantonale Verwaltung⁷ verwiesen. In den Berichten der GPK sei detailliert auf die Problematik eingegangen und wesentliche Empfehlungen herausgearbeitet worden. Zudem stellte sich für die Kommission insgesamt die Frage, ob eine Aufarbeitung der Vergangenheit, wie die Petentschaft sich diese vorstellt überhaupt im Rahmen der GPK möglich wäre oder ob dazu allenfalls sogar eine Parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) nötig wäre. Wie sowohl von der Vertretung des BVD wie auch vonseiten der BVB hingewiesen wurde,

⁴ Geschäftsbericht Basler Verkehrs-Betriebe 2019:

https://www.bvb.ch/wp-content/bvb/Dokumente/Geschaeftsberichte/2019/BVB_Geschaeftsbericht_2019.pdf

⁵ Kundenzufriedenheitsumfrage für den öffentlichen Verkehr 2019, Ergebnisbericht der KUZU 2019 für „Kanton Basel-Stadt Total“, durchgeführt von der ETC-Gauff Solutions GmbH im Auftrag der Kantone AG, BL, BS, JU und SO: https://www.mobilitaet.bs.ch/dam/jcr:b23dd61f-034c-4af2-93c3-bb21d9b9e8d3/Ergebnisbericht%20KUZU_2019_Kanton%20Basel-Stadt.pdf

⁶ Anhang des Spezialberichts der GPK 2017 (Geschäftsnummer: 17.5242.01) und Anhang 2) des Spezialberichts der GPK 2019 (Geschäftsnummer: 19.5303.01).

⁷ Motion Toya Krummenacher und Alexander Gröflin betreffend Wiedereingliederung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) in die kantonale Verwaltung (Geschäftsnummer: 19.5322).

sind die verantwortlichen Entscheidungsträger grösstenteils nicht mehr in der BVB tätig, was eine zusätzliche Herausforderung für eine mögliche Untersuchung darstelle.

Eine Minderheit der Kommission war der Ansicht, dass die Thematik durch die vorhandenen Berichte und Vorstösse ausreichend behandelt worden und eine weitere Bearbeitung zum jetzigen Zeitpunkt wenig sinnvoll sei. Die Mehrheit der Kommission äusserte allerdings ein Bedürfnis den strukturellen Problemen und deren Ursachen sowohl innerhalb der BVB wie auch auf der Seite des Eigners nachzugehen. Sie bittet das Baudepartement um eine Stellungnahme zur Frage, welche strukturellen Probleme man bisher identifiziert und welche Schlüsse man daraus geschlossen habe, respektive was man in Zukunft auf Seite des Eigners zu ändern plane.

Die Petitionskommission ist sich einig darüber, dass die Situation innerhalb der BVB weiterhin aufmerksam beobachtet werden sollte und wünscht, dass der Grosse Rat zukünftig klarer über die Zielerreichungsstrategien informiert wird. Zudem habe man bei der Petentschaft ein Bedürfnis nach einer klaren und transparenten Kommunikation der Belegschaft zu den konkreten Zielerreichungsstrategien und den getroffenen Optimierungsprozessen festgestellt. Die Petitionskommission erwartet, dass die BVB-Leitung diesem Wunsch zukünftig nachkommt.

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat mit 5 zu 4 Stimmen bei keiner Enthaltung, die vorliegende Petition dem Regierungsrat zur Stellungnahme innert 12 Monaten zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission



Tonja Zürcher
Kommissionspräsidentin