

Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 29. August 2019
2019/439

vom 27. August 2019

1. Caroline Mall: Vorkurs Pädagogik

Ein Sek II-Abschluss mit Berufsmatur - aber keiner Fachmaturität Pädagogik – erlaubt es heute leider immer noch nicht ein Studium an der Pädagogischen FHNW zu absolvieren. Verschiedene Kantone bieten den einjährigen pädagogischen Vorkurs an, welcher für Sek II-Abgänger, ohne Fachmaturität Pädagogik, die Möglichkeit bietet, bei bestandener Ergänzungsprüfung an der Pädagogischen FHNW zu studieren.

1.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion beantwortet.

1.2. Frage 1: Wie viele Kantone bieten diesen Vorkurs Pädagogik zu welchen Studienpreisen an?

Der Vorkurse für die Ergänzungsprüfung «Äquivalenznachweis Fachmaturität Pädagogik» wird auf der Basis des Regionalen Schulabkommens abgegolten. Das Regionale Schulabkommen (RSA 2009) ist ein Rahmenabkommen der Kantone der Nordwestschweizerischen Erziehungsdirektorenkonferenz (NW EDK; Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Freiburg, Luzern, Solothurn, Wallis) sowie der Kantone Jura und Zürich. Von den RSA 2009-Kantonen bieten die Kantone Aargau, Luzern, Solothurn und Zürich Vorkurse für die Ergänzungsprüfung an. Als nicht RSA 2009-Kanton bietet auch Graubünden den Vorkurs an. Der Kanton Basel-Landschaft übernimmt die Kosten für die Vorkurse an der Maturitätsschule für Erwachsene in Aarau (AME) und der Kantonsschule in Olten (KSO).

Für alle Angebote ist ein einheitlicher Beitragssatz von CHF 700 pro Jahreswochenlektion festgesetzt. Der Vorkurs an der AME umfasst 9 Jahreswochenlektionen, derjenige an der KSO 17. Dementsprechend übernimmt der Kanton Basel-Landschaft Kostenbeiträge in der Höhe von CHF 6'300 (AME) resp. CHF 11'900 (KSO).

Für die Teilnehmenden der Vorkurse fallen folgende Kosten an:

Tabelle 1: Kosten für Teilnehmende an den Vorkursen für die Ergänzungsprüfung «Äquivalenznachweis Fachmaturität Pädagogik» in den Kantonen AG und SO; in CHF

Persönliches Schulgeld	1'000
Anmelde- bzw. Einschreibgebühr	200
Prüfungsgebühr	300
Lehrmittel und Unterrichtsmaterialien in AG	1'000
Lehrmittel und Unterrichtsmaterialien in SO	500 bis 800

1.1. Frage 2: In welchen Abständen finden bei diesen Vorkursen externe und interne Evaluationen statt und wie sind die Ergebnisse im Vergleich?

Im Kanton Solothurn liegt dem Vorkurs eine Leistungsvereinbarung zwischen der PH FHNW als Leistungsbestellerin und der KSO im Auftrag des Departements für Bildung und Kultur des Kantons Solothurn als Leistungserbringerin zugrunde. Diese Vereinbarung regelt die Organisation und die Durchführung des Vorkurses sowie der Ergänzungsprüfung. Von Seiten des Kantons Solothurn wird keine externe Evaluation durchgeführt.

Im Rahmen der letzten externen Schulevaluation an der AME, wurde bei zwei Gruppen von Studierenden des Vorkurses Pädagogik eine Befragung durchgeführt. Allerdings liegen keine direkten Ergebnisse zum Vorkurs Pädagogik vor. Ob und wann eine eigentliche Evaluation des Vorkurses stattfindet, ist offen.

Für die Ergänzungsprüfung sind der Rahmen und die Prüfungsbestimmungen durch die Vorgaben der Konferenz der Schweizerischen Erziehungsdirektoren (EDK) sowie durch eine entsprechende Vereinbarung von allen Pädagogischen Hochschulen festgelegt.

Für die Durchführung und Validierung der Ergänzungsprüfung an der PH FHNW findet eine enge Zusammenarbeit mit den beiden Schulen KSO und AME statt. Die Prüfungen werden für jedes Fach von einem Fachgremium unter Leitung der PH FHNW ausgearbeitet. Sie werden an der KSO, der AME und zentral an der PH FHNW durchgeführt. Nach jeder Durchführung findet eine Validierungssitzung (Erfahrungsaustausch, Analyse, Schlussfolgerungen) mit den Prüfungsexpertinnen und -experten statt.

Ein Prüfungsgremium, zusammengesetzt aus der Leitung der PH FHNW und den Leitungen der KSO und der AME hat die Aufsicht über die Prüfungen, steuert die Entwicklung und erteilt Aufträge zur Weiterentwicklung.

Die Konzeption der Ergänzungsprüfung «Äquivalenznachweis Fachmaturität Pädagogik» wird weiterentwickelt und in der Konsequenz auch die Vorkurse angepasst. Die Arbeiten dazu laufen im Herbst 2019 an.

1.2. Frage 3: Wie hoch ist die Durchfallquote über die letzten 3 Jahre der verschiedenen Vorkursanbieter?

Da es sich um sehr wenig Teilnehmende handelt, wurden die Zahlen der Jahre 2014 bis 2018 für die Ermittlung der Erfolgs- bzw. Durchfallquote zusammengefasst. In der folgenden Tabelle werden diejenigen Vorbildungswege aufgeführt, mit denen mehr als zwölf Teilnehmende im genannten Zeitraum eine Ergänzungsprüfung abgelegt haben. Alle Vorbildungswege mit weniger als zwölf Teilnehmenden wurden unter der Kategorie «Andere» zusammengefasst.

Tabelle 2: Schulische Herkunft Ergänzungsprüfung mit mehr als 12 Teilnehmenden 2014–2018

Abschluss	KSO						AME					
	Anteil %	total	best.	%	n. best.	%	Anteil %	total	best.	%	n. best.	%
BM gesundheitl.-Sozial	19.7	50	33	66	17	34	13.7	59	44	75	15	25
BM Kaufmännisch	22.8	58	53	91	5	9	31.6	136	129	95	7	5
BM Technisch	5.1	13	12	92	1	8	3.5	15	14	93	1	7
FMS	14.9	38	31	82	7	18	5.3	23	18	78	5	22
Berufsausbildung	21.6	55	29	53	26	47	33.7	145	86	59	59	41
Andere	15.9	40	30	75	10	25	15.7	52	37	71	15	29
Total	100%	254	188	74%	66	26%	100%	430	328	76%	102	24%
			254						430			

Trotz der unterschiedlichen Intensität der beiden Schulen ist die Erfolgs- bzw. Durchfallquote über die Jahre 2014–2018 fast gleich: KSO 74 % bzw. 26 %, AME 76 % bzw. 24 %. Die höchste Durchfallquote weisen sowohl an der KSO als auch an der AME Personen aus (KSO 47 %, AME 41 %), die über einen Abschluss einer mind. 3-jährigen, anerkannten Berufsausbildung und über mindestens zwei Jahre Berufserfahrung verfügen. Da diese Personen oftmals nicht mehr an ein Schulsetting gewohnt sind, fällt vielen das Lernen schwerer. Dieses Phänomen ist auch aus anderen Bildungsbereichen bekannt. Von den Personen etwa, welche sich auf dem zweiten Bildungsweg auf die eidgenössische, gymnasiale Maturitätsprüfung vorbereiten, melden sich nach der 3- bis 4-jährigen Vorbereitungszeit nur ca. 50 % tatsächlich zur Prüfung an.

2. Andreas Bammatter: «Mir wei luege» – geht nicht mehr

So ist das also mit dem ernst nehmen der Bevölkerung. So hat Matthias Suhr, der Flughafen Direktor, letzthin die Auswertung des Satelliten gesteuertes Startverfahren (RNAV) beurteilt: «Das Resultat ... hat uns überrascht». Anfangs Juli bei der 70 Jahr Feier des Staatsvertrags: Thomas Weber, Regierungsrat, dem Euro-Airport gelte es aber Sorge zu tragen, damit er sich im Interesse der Bevölkerung entwickeln können und Verwaltungsrats-Vizepräsident Cron räumte gemäss den Berichten ein, dass die Akzeptanz des Flughafens zentral sei.

Alles Schall und Rauch. Bereits im Januar 2018 wurde mein Postulat mit Inhalt: «Wir bitten die Baselbieter Regierung, zusammen mit den Partnern aus Basel-Stadt beim Bund entsprechende Anträge zu stellen und die An- und Abflugrouten zu optimieren. Von grosser Bedeutung ist, dass die Lärmbelastungen möglichst gering sind und dicht besiedelte Gebiete entlastet werden.» mit 82:0 im Landrat überwiesen.

Weiter ist ein Postulat Verschiebung des Abdrehpunkts des Abflugverfahrens RNAV am EAP eingereicht worden.

Schliesslich können seit Jahren auf der Website des Deutschen Fluglärmdienstes (www.dflD.de) die Flugrouten täglich eingesehen werden.

Ich fühle mich von den verantwortlichen Stellen verschaukelt. Das Problem wird mit allen möglichen Mitteln verdrängt, hinausgeschoben und durch massive Erweiterungen des Flughafens ständig vergrössert.

Es wird wirklich Zeit zu handeln. Der Bund soll sich nicht nur zum Landesflughafen bekennen, sondern auch die Bevölkerung vor übermässigem Lärm schützen. Ich bin nicht gegen den Flughafen, aber der Flughafen soll auch nicht gegen mich sein.

2.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

2.2. Frage 1: Was unternehmen die beiden Verwaltungsräte nun konkret für betroffene lärmgeplagte Baselbieter Bevölkerung? (vgl. dazu die Aussagen der Herren M. Suhr, Th. Weber und R. Cron im obigen Text)

Die beiden Verwaltungsräte setzen sich im 16-köpfigen Verwaltungsrat des EAP dafür ein, dass die BL-Anliegen gemäss [Eigentümerstrategie](#) vom VR-Gesamtgremium getragen werden. Dabei konnten sie schon einiges bewirken, das bis vor wenigen Jahren noch chancenlos gewesen war.

Beispiel 1: Dank intensiver Hintergrundarbeit der BL-VR-Vertreter hat der EAP-Gesamtverwaltungsrat beschlossen, dass die Prüfung der Aufhebung aller geplanten Starts nach 23.00 Uhr einzuleiten ist. Diese Prüfung erfolgt derzeit.

Beispiel 2: Auch die Überprüfung der RNAV-Verfahren im 2019 geht auf das Engagement der BL-Vertreter im Verwaltungsrat EAP zurück. Diesbezüglich hat der EAP am 8. August 2019 kommuniziert, dass der Flughafen gemeinsam mit der zuständigen französischen Flugsicherungsbehörde (DNSA) die Sachlage detailliert analysiert und festgestellt hat, dass es mit der Einführung der RNAV-Verfahren für die Starts in Richtung Süden auf der Piste 15 bei der nach Westen erfolgenden Kurve tatsächlich entgegen dem Vorgesehenen zu einer Verlagerung der Flugbewegungen in Richtung Allschwil und Schönenbuch gekommen ist. Für den Regierungsrat ist eindeutig, dass die zusätzlich entstandenen Lärmbelastungen beseitigt werden und die Abflugprozeduren so angepasst werden und die Starts ab Piste 15 mit Westdrehung wieder weiter nördlich, über dünn besiedeltes Gebiet, erfolgen müssen. Er begrüsst, dass der Flughafen und die DNSA zusammen mit den Airlines am EuroAirport bereits entsprechende Schritte eingeleitet haben und erwartet, dass die nötigen Änderungen, wie vom Flughafen auch angekündigt, bis spätestens Sommer 2020 realisiert werden.

2.3. Frage 2: Wann wird die Flugroutenoptimierung geändert?

Die Flugroutenoptimierung ist im Controlling-Raster zur Eigentümerstrategie, welche der Landrat am 16. Mai 2019 zur Kenntnis genommen hat, wie folgt festgehalten: «Die Abflugverfahren nach Süden werden gem. Lärmvorsorgeplan PPBE bis 2022 überprüft und ggf. angepasst mit dem Ziel, die Lärmbelastung in BL zu verringern.»

3. Jan Kirchmayr: TNW Fahrten von Kleinkindern

Im Kanton Schaffhausen sorgte Mitte August eine Busse für ein fünfjähriges Kind für Schlagzeilen. Obwohl Kinder bis zum Alter von sechs Jahren im ÖV gratis mitfahren, wurde ein Kleinkind in Begleitung ihrer zehnjährigen Schwester von den Schaffhauser Verkehrsbetrieben gebüsst. Denn Kleinkinder können nur in Begleitung von Personen die über zwölf Jahre alt sind, gratis mitfahren. Diese Vorschriften stammen von der Schweizer Tariforganisation «CH-Direct», an die sich alle Betriebe halten. Im Kanton Baselland müssen in gewissen Gemeinden im Oberbaselbiet Kindergartenkinder den öffentlichen Verkehr selbstständig nutzen, um an den Schulstandort zu kommen.

3.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

3.2. Frage 1: In wie vielen und welchen Gemeinden sind Kindergartenkinder im Kanton Baselland auf die selbstständige Nutzung des öffentlichen Verkehrs angewiesen und ohne Begleitpersonen unterwegs?

Die Frage wurde von der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion beantwortet.

Dem Kanton liegen dazu aufgrund fehlender Zuständigkeit keine Daten vor. Die Gemeinden sind Träger der Kindergärten und Primarschulen und sind somit auch für den Schulweg verantwortlich.

Die Erhebung belastbarer Zahlen, in welchen Gemeinden Kindergartenkinder auf die selbstständige Nutzung des öffentlichen Verkehrs angewiesen und ohne Begleitpersonen unterwegs sind, würde dementsprechend eine detaillierte Abfrage bei den Verkehrsbetrieben sowie allen Gemeinden und Primarschulen bedingen.

3.3. Frage 2: Wie wird im TNW damit umgegangen, wenn Kindergartenkinder, die jünger als sechs Jahre alt sind, im Bus wegen einer fehlenden Begleitperson gebüsst werden müssen? Wird hier Kulanz angewendet?

Die Frage wurde vom TNW beantwortet.

Die verschiedenen Altersgrenzen im öffentlichen Verkehr werden von den schweizweit gültigen gemeinsamen Tarifbestimmungen T600 geregelt. Diese gelten auch im TNW.

Auszug aus T600 → siehe unten

Ob die Transportunternehmen Kulanz gewähren und in welchen Fällen sie Kulanz gewähren, entzieht sich der Kenntnis des TNW.

Auszug T600

2.2	Kinder bis 5.99 Jahre
2.2.1	Kinder bis 5.99 Jahre, die begleitet sind, werden ohne Fahrausweis unentgeltlich befördert. Reisen sie ohne Begleitung, ist der Fahrpreis reduziert ½ bzw. die allenfalls vorgesehenen Mindestfahrpreise zu bezahlen.
2.2.2	Eine Begleitperson kann maximal 8 Kinder bis 5.99 Jahre unentgeltlich mitnehmen. Die Begleitperson benötigt einen gültigen Fahrausweis. Reist eine Begleitperson mit mehr als 8 Kindern bis 5.99 Jahre, sind für die überzähligen Kinder der Fahrpreis reduziert ½ bzw. der allenfalls vorgesehene Mindestfahrpreis zu bezahlen.
2.2.3	Als Begleiter von Kindern bis 5.99 Jahre gelten Personen, denen die Obhut über diese anvertraut werden kann. Wird die Begleitfunktion Kindern übertragen, müssen diese urteilsfähig und mindestens 12 Jahre für max. 4 Kinder und mindestens 16 Jahre für max. 8 Kinder alt sein.
2.3	Kinder von 6 bis 15.99 Jahre
2.3.1	Für Kinder ab 6 bis 15.99 Jahre ist der Fahrpreis reduziert ½ bzw. die allenfalls vorgesehenen Mindestfahrpreise zu bezahlen.

3.4. Frage 3: Kann sich der Regierungsrat vorstellen, in dieser Sache beim TNW vorstellig zu werden und sich bei «CH-Direct» für eine Änderung der Handhabung einzusetzen?

Wie oben geschrieben, gibt es schweizweit gültige gemeinsame Tarifbestimmungen, welche auch die verschiedenen Altersgrenzen im öffentlichen Verkehr regeln.

Gemäss Stellungnahme von ch-direct zum Fall Verkehrsbetriebe Schaffhausen wird in den zuständigen Gremien geprüft werden, «inwiefern die derzeit geltende Altersregelung bezüglich der Begleitperson in der vorliegenden Form noch sinnvoll ist».

Der Regierungsrat sieht deshalb keine Notwendigkeit, in dieser Sache beim TNW oder bei ch-direct vorstellig zu werden.

4. Andi Trüssel: Brandfall vom 30. Juni 2019

Der Aufruf, Fenster und Türen zu schliessen, wurde nicht flächendeckend kommuniziert, sondern nur via Medien und Soziale Medien! Der Name der Firma wurde nicht proaktiv kommuniziert, sondern erst auf Anfrage von Medien bestätigt! Es ist heute eine besondere Herausforderung, die Bevölkerung mit wichtigen Informationen zeitgerecht zu erreichen. In den betroffenen Gemeinden wurde kein Sirenenalarm ausgelöst (klare Aufforderung, Radio zu hören)! Wie rasch kam die Warnmeldung in den hiesigen Lokalradios? Meines Wissens kam es zu massiven Verzögerungen, weil die Redaktionen abends gar nicht mehr besetzt sind, sondern alles über Call-Centers läuft. Das ist ein Verstoß gegen die Konzession. In der Basellandschaftlichen Zeitung vom 2.7.19 machte ein Polizeisprecher auf die Frage, weshalb kein Sirenenalarm ausgelöst worden sei, die (haarsträubende) Aussage (Zitat): "Ein Sirenenalarm wäre auch mit hohem zusätzlichem Aufwand verbunden gewesen, beispielsweise für die Einsatzleit-zentrale". Zählt der Aufwand mehr als die Gesundheit und die Sicherheit der Bevölkerung? Ist es nicht die Aufgabe gerade einer Einsatzleit-zentrale, in solchen Situationen zusätzlichen Aufwand zu erbringen? Kommunikationsleute des Kantons gehören vor Ort in den Einsatz! Die Polizei hat seit Anfang 2016 eine neue Leiterin Kommunikation. Frau Richard konnte in der Öffentlichkeit in keinsten Weise wahrgenommen werden. Die Leitung der Kommunikation gehört an die Front. Ob das Schadenplatz-Kommando im Einsatz war, konnte ich nicht feststellen. Die Polizei-Kommunikation gab nach den nächtlichen Warnungen und Verhaltensmassnahmen am Morgen danach lapidar bekannt, die Aufforderung, Fenster und Türen während Stunden geschlossen zu halten, sei nur eine Vorsichtsmassnahme gewesen wegen der Geruchsbelästigung. Giftig sei jedoch nichts gewesen. Gleichzeitig wurde kommuniziert, dass man noch gar nicht wisse, was effektiv gebrannt habe und in die Atmosphäre gelangte. Fazit: man weiss nicht, was in die Luft ging, gibt aber bekannt, es sei ungiftig gewesen. Eine Entwarnung konnte ich ebenfalls nicht vernehmen. Meines Erachtens sind diese Aussagen unseriös und nicht vertrauensbildend!

4.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Sicherheitsdirektion beantwortet.

Zur Präsenz von Medienverantwortlichen vor Ort: Nach Eingang der Ereignismeldung um 20.32 Uhr, war Adrian Gaugler, Leiter Externe Kommunikation der Polizei Basel-Landschaft, um ca. 21.10 Uhr vor Ort und als «Chef Medien» für die Kommunikation verantwortlich. Dabei wurde er vor Ort von einem Mitarbeiter unterstützt. Nach 22:00 Uhr nahmen zudem zwei weitere Personen im Bereich der Information in Liestal ihre Arbeit auf. Unter anderem koordinierten diese die Inbetriebnahme der Hotline, wo sich die Bevölkerung laufend informieren konnte. Somit war die personelle Besetzung des Kommunikationsteams dem Ereignis angepasst. Der Kantonale Krisenstab wurde gegen 21:00 Uhr über den Brand informiert und übernahm mit dem Einsetzen des Schadenplatz-Kommandos gegen 21:45 Uhr die operative Führung des Ereignisses. Der Entscheid bezüglich des Sirenenalarms wurde aufgrund der Ereignis-Einschätzung durch den Schadenplatzkommandanten getroffen. Die Frage des Aufwands für die Einsatzleitzentrale war kein entscheidendes Kriterium. Da die Messresultate der Regio-Messgruppe keine Hinweise auf

LRV 2019/439 7/7

toxische Stoffe ergeben hatten, wäre ein Sireneneinsatz unverhältnismässig gewesen. Ein solcher hätte bei den rund 45'000 Einwohnerinnen und Einwohnern den Gemeinden Muttenz, Pratteln, Füllinsdorf und Frenkendorf unnötig Besorgnis auslösen können. Im Ablaufprozess der Informationsverbreitung ist klar geregelt, dass lediglich bei Gefahr ein Sireneneinsatz zum Zuge kommt. Die Messresultate der Regio-Messgruppe konnten eine solche Gefahr explizit ausschliessen. Deshalb entschied die Einsatzleitung, die Bevölkerung wie folgt zu informieren: Neben der Kommunikation auf den Sozialen Medien, welche übrigens von sämtlichen Onlinemedien übernommen und somit der gesamten Bevölkerung zugetragen wurden, wurden zur gleichen Zeit auch Radiomeldungen abgesetzt. Des Weiteren wurden Patrouillenfahrzeuge entsandt, welche in der Umgebung des Ereignisses Lautsprecherdurchsagen machten. Auf der Applikation Alertswiss erfolgte ebenfalls die Warnung inkl. Verhaltensempfehlungen. Vorgesehen sind bei starker Rauchentwicklung ausserdem Verhaltensempfehlungen wie «Türen und Fenster schliessen».

4.2. Frage 1: Welche Konsequenzen hat diese ungenügende Informationsleistung?

Aus Sicht des Regierungsrates war die Informationsleistung der Situation angepasst. Der Regierungsrat hat oben dargelegt, dass über verschiedene Kanäle kommuniziert wurde. Somit war die situationsgerechte Information der Bevölkerung sichergestellt.

4.3. Frage 2: Welche Massnahmen werden getroffen, damit sich eine solch ungenügende Informationsleistung nicht mehr wiederholt?

Wie nach jedem Ereignis hat auch nach dem Grossbrand in Pratteln ein Debriefing stattgefunden, bei welchem die gewählte Vorgehensweise kritisch analysiert wurde. Die Kommunikation wurde als verhältnismässig und sachgerecht beurteilt.

4.4. Frage 3: Sind aus den Ereignissen am 1.11.86 (Schweizerhalle) tatsächlich derart wenige Lehren gezogen worden oder gingen die wieder vergessen?

Seit dem Unglück in Schweizerhalle wurden im Kanton Basel-Landschaft verschiedene Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und des Lebensraumes umgesetzt. Schwergewichtig liegen diese im Bereich der Messung mit der Regio-Messgruppe, der Führung mit der Bildung des Schadenplatzkommandos und des Kantonalen Krisenstabes, der Alarmierung über die Alarmierungs - App «AlertSwiss», der Grenzüberschreitenden Information im Ereignisfall via «TRINAT-MELDUNG», der Schaffung der Störfallverordnung sowie der Schaffung des Sicherheitsinspektorats Basel-Landschaft.

Aufgrund der gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen in den letzten 30 Jahren sowie dem verschiedenen Ausmass der beiden Ereignisse, lassen sie sich aus kommunikativer Sicht nicht miteinander vergleichen.

Liestal, 27. August 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich