KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 25. Februar 2025

Nr. 2025/257
KR.Nr. A 0223/2024 (VWD)

Auftrag Johanna Bartholdi (FDP.Die Liberalen, Egerkingen): Der Kanton Solothurn ist systemrelevant für die ganze Schweiz! Wir fordern eine entsprechende Entschädigung!
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird aufgefordert, mit dem Bund, resp. den zuständigen Departementen/Bundesämtern eine jährliche Entschädigung des Bundes für den Kanton Solothurn auszuhandeln und diese auch dezidiert zu verlangen. Es ist dem Regierungsrat freigestellt, weitere Kantone, in denen ähnliche Ausgangslagen herrschen, einzubinden. Die anvisierte Grössenordnung für den Kanton Solothurn hat mindestens 18 Mio. Franken/Jahr zu betragen. Das Anliegen verfolgt dieselbe Stossrichtung wie die Interpellation 24.4155 von Nationalrat Stefan Müller-Altermatt, eingereicht am 26.09.2024 an den Bundesrat.

2. Begründung

Der Kanton Solothurn, bedingt durch seine geografische Lage, dem wichtigen Autobahnkreuz A1/A2 und der Jura-Südfuss Bahnlinie ist geradezu prädestiniert für die Ansiedlung von nationalen Verteilzentren. Damit trägt der Kanton Solothurn grosse Lasten zugunsten der Wettbewerbsfähigkeit, Attraktivität und Wirtschaftswachstum für die ganze Schweiz. Ohne den Kanton Solothurn wäre die Versorgungssicherheit der Schweiz mehr als gefährdet, wie es sich zu Corona-Zeiten gezeigt hat. Der Kanton Solothurn ist somit systemrelevant für die ganze Schweiz.
Die Verteil-Unternehmungen verweisen jeweils auf ihre nationale Aufgabe zur Landesversorgung (Art. 102 BV i.V.m. Art. 3 LVG; SR 101, resp. 531). Auch verschiedene Berichte von Bundesämtern, z.B. «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport vom 22.11.2022» oder «Mobilität und Raum 2050 – Sachplan Verkehr, Teilprogramm vom 20.10.2021» nehmen diese Thematik auf. In diesen Berichten wird die Wichtigkeit einer guten verkehrlichen Anbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume in der Schweiz sowohl auf der Strasse als auch der Schiene für die Standortattraktivität für Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz unterstrichen, wovon schlussendlich auch alle Produzenten und Produzentinnen sowie Konsumenten und Konsumentinnen profitieren würden. Nur mit einer Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen könne der Bund seine CO_2-Ziele erreichen. Mit der Umsetzung der Massnahmen sollen vor allem auch die städtischen Zentren entlastet werden. Hingegen finden sich kaum Hinweise über die Belastung der Regionen, wo solche Weiterentwicklungen stattfinden.
Diese Ansiedlungen haben in den betroffenen Regionen zu einem markanten Bevölkerungsanstieg, aber auch entsprechendem Verkehr geführt. Getrieben durch die Entwicklung des Online-Handels, dem gesellschaftlichen Wandel, der prognostizierten Entwicklungen und die bereits erwähnte Gunst der geografischen Lage haben den Druck für weitere Ansiedlungen, auch von neuen Verkehrsträgern und grossen Ausbauplänen von bereits angesiedelten Unternehmungen geführt. Die damit verbundenen notwendigen Infrastrukturmassnahmen, sowohl auf Kantons- wie Gemeindeebene, können nicht aus eigener Kraft gestemmt werden. Auch weil diese

Betriebe bezüglich Steuerkraft nicht zu den Spitzenreitern gehören, jedoch flächenmässig die Ansiedlung von anderen Betrieben verunmöglichen. Die Entwicklung stösst zusehends bei der betroffenen Bevölkerung auf Skepsis bis hin zur Ablehnung. Unverständlich ist der Bevölkerung insbesondere, dass sie für notwendige Infrastrukturerweiterungen oder Sanierungen finanziell aufzukommen hat und gleichzeitig einen Verlust an Lebensqualität hinnehmen muss.
Einen Ansatz für die Finanzierung dieser Entschädigung durch den Bund sehen wir in einer Änderung der Regelungen über den Nationalen Finanzausgleich (NFA) in Form eines Umweltbelastungs-Ausgleichs.
Denkbar ist auch die Finanzierung der geforderten Entschädigung aus den Erträgen der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Ziel und Zweck der LSVA sind, das Wachstum des Strassenschwerverkehrs zu begrenzen, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu fördern und die Umwelt zu entlasten. lm Gäu und Untergäu sind heute schon die Strassen überlastet, eine wesentliche Entlastung durch die Verbesserung der Bahninfrastruktur ist nicht mehr möglich. Dies geht exemplarisch auch aus dem Hauptbericht der Kantone Aargau/Solothurn/Luzern zum Agglomerationsprogramm AareLand 5. Generation hervor. Der Kanton Solothurn erhält gerade einmal knapp 13 Mio. Franken aus dem LSVA, während diejenigen Kantone mit Berg- und Randgebieten vorab 13,5 % des Kantonsanteils (ca. 70 Mio. Franken) erhalten als Entschädigung, dass dort keine Transportfahrzeuge und Anhänger mit einem Gewicht von mehr als 3,5 Tonnen fahren können. Grundsätzlich müsste eine ebenso hohe Vorab-Entschädigung an diejenigen Kantone fliessen, die besonders vom Schwerverkehr betroffen sind.
Die ausgehandelte Entschädigung für den Kanton Solothurn ist zur Hälfte an die Gemeinden je nach Betroffenheit zu überlassen. Sowohl für den Kanton wie für die Gemeinden sind die erhaltenen Beiträge als zweckgebunden zu bezeichnen, Die Betroffenheit der Gemeinden ist in einem festzulegenden Kreismodell, abgestuft nach Entfernung zu den Epizentren, festzulegen. Während im Kanton damit der Strassenfonds gespiesen werden kann, können die Gemeinden ihrerseits damit die Optimierung der Infrastruktur-Anschlüsse auf Gemeindegebiet und Massnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität finanzieren.
An die ausgehandelte Entschädigung könnten die Beiträge des Bundes im Rahmen von Agglomerationsprogrammen angerechnet werden. Letzteres aber nur im Jahr der Vereinbarung und nicht kumuliert.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Wir begrüssen grundsätzlich den Einbezug des Faktors Umwelt und eine angemessene Entschädigung für die Systemleistung des Kantons Solothurn bzw. der Region Gäu bei der nationalen Versorgungssicherheit (Art. 102 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft [BV; SR 101]) und der wirtschaftlichen Landesversorgung (Art. 3 Bundesgesetz über die wirtschaftliche Landesversorgung [Landesversorgungsgesetz, LVG; SR 531]). Ohne die grossen im Kanton Solothurn angesiedelten Verteilzentren ist die nationale Versorgungssicherheit gefährdet.

3.2 Wirtschaftliche Bedeutung der kantonalen Logistikbranche

Um den Vorstoss einzuordnen, muss aber darauf hingewiesen werden, dass die Logistikbranche ein wichtiger Wertschöpfungstreiber im Kanton Solothurn ist. 2021 waren gemäss der nationalen Unternehmensstatistik (STATENT) 9'600 Personen im Logistikcluster beschäftigt, was rund 6.5 % der Gesamtbeschäftigung im Kanton Solothurn ausmacht. Damit ist jeder 15. kantonale Arbeitsplatz der Logistikbranche zugeordnet. Seit 2011 wurde gemäss Statistik der Unternehmensstruktur STATENT ein Drittel aller neuen Stellen in dieser Branche geschaffen. Gemäss der Lohnstrukturerhebung 2022 in der Branche «Verkehr & Logistik» im Espace Mittelland – kantonale Daten liegen nicht vor – liegt der Medianlohn bei 7’100 Franken und damit über dem

Medianlohn der Gesamtwirtschaft[1]. Gemäss Prognosen der BAK Economics AG (BAK), Basel, wird die Logistikbranche auch in den nächsten Jahren im kantonalen Vergleich überdurchschnittlich wachsen. Dem gegenüber stehen die negativen Aspekte wie überdurchschnittliche Umwelt- und Strassenbelastung, Landverbrauch oder ästhetische Aspekte.

3.3 Belastungen durch den Schwerverkehr

Die durchschnittliche Schwerverkehrsbelastung auf dem gesamten kantonalen Strassennetz lag 2020 bei 7.9 %, gegenüber 6 % im Jahr 2015. An stark frequentierten Knotenpunkten wie in Egerkingen, einer Region mit verhältnismässig vielen Transport- und Logistikbetrieben, fallen die Schwerverkehrsanteile deutlich höher aus. Die Verkehrszählstelle an der Gäustrasse in Egerkingen verzeichnete 2023 einen Schwerverkehrsanteil von 13.6 % (1'797 schwere Fahrzeuge pro Tag bei 13'183 Fahrzeugen Gesamtverkehr). Neben den Emissionen aus Treibhausgasen, Feinstoffpartikeln und Lärm belastet der Schwerverkehr die Strasseninfrastruktur erheblich. Eine Entschädigung des Bundes würde diese negativen Faktoren kompensieren und gleichzeitig eine steuernde Wirkung erzielen.

3.4 Nationale Vergütungssysteme

3.4.1 Nationaler Finanzausgleich

Der Nationale Finanzausgleich (NFA) wurde 2008 eingeführt und 2020 letztmals angepasst. Er verfolgt zwei Ziele: die kantonalen Unterschiede in der finanziellen Leistungsfähigkeit zu verringern und staatliche Aufgaben effizienter zu erbringen. Der NFA besteht hauptsächlich aus dem Ressourcen- und Lastenausgleich, bei dem der Bund rund zwei Drittel und die Kantone einen Drittel der Ausgleichszahlungen finanzieren. Die Lastenausgleichszahlungen sind unabhängig vom Ressourcenausgleich.

Beim vorgeschlagenen neuen Umweltbelastungs-Ausgleich stellt sich nun die Frage, ob dieser a) integrativ in den Ressourcenausgleich einkalkuliert, b) integrativ in den bestehenden Lastenausgleich oder c) als separates Lastenausgleichs-Äquivalent zum Bestehenden geführt werden soll.

Unabhängig von der gewählten Variante und der komplexen Erarbeitung dieses neuen Ausgleichssystems ergeben sich für alle Ansätze spezifische Chancen und Risiken, die sorgfältig evaluiert und plausibiliert werden müssen. Zudem ist die Zusammenarbeit mit Kantonen mit ähnlicher Ausganglage zwingend erforderlich, da quantitative Hebelwirkungen im Gesamtkontext und für den Kanton Solothurn, insbesondere in der Variante a) nicht ausgeschlossen werden können.

3.4.2 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Das Gleiche lässt sich für die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) festhalten. Es müssen zuerst die Grundlagen für einen Ausgleichsmechanismus «Umwelt» geschaffen werden, fachlich wie rechtlich, bevor allfällige Abgeltungen quantifiziert werden können.

3.4.3 Agglomerationsprogramme

Eine bereits bestehende Möglichkeit für die Mitfinanzierung des Bundes sind die Agglomerationsprogramme. Bislang ist es aber nicht gelungen, dem Bund Verkehrsprojekte zur Mitfinanzierung zu unterbreiten, welche einerseits in ein gesamtheitliches regionales Mobilitätskonzept eingebettet werden können und andererseits weitreichende Optimierungen für die Logistikfunktionen bzw. deren Auswirkungen bedeuten würden. Entsprechende infrastrukturelle Massnahmen, die zur Entlastung beitragen können, wären im Rahmen des

[1] C. Hunziker, Wirtschaftsflash 2/2024

Agglomerationsprogramms Aareland an den Bund zu adressieren und eine Mitfinanzierung durch den Bund auszuloten.

3.4.4 Schlussfolgerung

Wie gezeigt, lässt sich aufgrund der komplexen Ausgangslage und mangelnder Grundlagen der erfolgreichste Weg zum Ziel derzeit nicht festlegen. Es fehlen Definitionen, Daten und Grundlagen, wie eine nationale Finanzierung der externen Umweltkosten erreicht werden könnte. In einem ersten Schritt sind grundsätzliche Fragen zu klären:

- Um welche Lasten geht es? Wie können diese quantifiziert werden?
- Welche Abgeltungsmöglichkeiten sehen die bundesrechtlichen Vorgaben heute vor?
- Braucht es neue gesetzliche Grundlagen? Wenn ja: Wie ist auf politischer Ebene vorzugehen?
- Für welche Fragestellungen müssten weitere Kantone einbezogen werden?

Aufgrund struktureller Defizite des Bundeshaushaltes lancierte der Bundesrat im Frühjahr 2024 eine Aufgaben- und Subventionsüberprüfung. Umso mehr braucht es eine fachlich überzeugende Grundlage, wie das Ziel einer neuen Umweltabgabe oder Logistikabgeltung erreicht werden könnte. Je nach Fragestellung sind weitere Akteure einzubeziehen.

4. Antrag des Regierungsrates

Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut:

Der Regierungsrat setzt eine kantonale Arbeitsgruppe ein, welche die erforderlichen Grundlagen erarbeitet und daraus Vorschläge zum weiteren Vorgehen ableitet.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Volkswirtschaftsdepartement (GK 6488)
Fachstelle Standortförderung und Aussenbeziehungen
Bau- und Justizdepartment
Finanzdepartement
Aktuariat Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat