

6. Sitzung

Dienstag, 23. Juni 2020, 08:30
Schönenwerd, Betoncoupearena

Vorsitz: Daniel Urech, Grüne, Präsident

Redaktion: Beatrice Steinbrunner, Parlamentsdienste

Anwesend sind 92 Mitglieder. Abwesend mit Entschuldigung: Michel Aebi, Philippe Arnet, Peter Brotschi, Anna Engeler, Kevin Kunz, Michael Ochsenbein, Christian Werner, Marie-Theres Widmer

DG 0099/2020

Begrüssung und Mitteilungen des Kantonsratspräsidenten

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Geschätzte Frau Landammann, sehr geehrte Regierung, liebe Kolleginnen und Kollegen, guten Morgen. Ich freue mich sehr, dass Sie alle den Weg in das schöne Niederamt gefunden haben. Herzlich willkommen hier und herzlichen Dank an die Betoncoupearena und an die Gemeinde Schönenwerd, die uns für die zweite Session, die wir ausserhalb des Rathauses in Solothurn durchführen müssen, das Gastrecht geben. Gerade als Kantonsratsmitglied aus einer fernerer Region unseres Kantons ist es mir eine besondere Freude, dass wir uns heute im östlichen Kantonsteil sehen - ebenfalls ein Kantonsteil, der ausserordentlich nahe bei einem anderen Kanton liegt. Zwar sind die Einschränkungen aufgrund des Coronavirus keine erfreuliche Sache und gerade die wirtschaftlichen Folgen werden uns noch lange beschäftigen. Aber ich finde, dass wir uns über die positiven Aspekte freuen dürfen, nämlich dass wir diesen Raum und das schöne Schönenwerd entdecken dürfen. Wir stellen fest, dass wir in der Heimat des Fraktionspräsidenten der FDP, Die Liberalen sind. Im hinteren Bereich sehen Sie die Blue Lounge, wo wir den Kaffee und die Verpflegung erhalten werden. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass der Stock weiter oben grün ist. Entsprechend sind wichtige Farben in dieser Arena vertreten. Kommen wir nun von grün zu schwarz. Seit unserer letzten Zusammenkunft haben wir erfahren, dass wir mit zwei Rolands weniger im Regierungsrat in die nächste Legislatur starten werden. Für eine Würdigung oder einen Abschied ist es selbstverständlich noch viel zu früh. Allfällige Kolleginnen und Kollegen, die sich hier Chancen ausrechnen, möchte ich aber auf Folgendes aufmerksam machen: Es ist nicht zwingend so, dass man mit einer Vorstossflut Regierungsrat wird. Entsprechend möchte ich warnend darauf hinweisen, dass unsere Vorstossliste bereits sehr lang ist. Wir haben eine volle Traktandenliste und mein Ziel ist, dass wir in den vier Sessionshalbtagen einen grossen Teil dieser Traktanden abarbeiten können. Ich hoffe, dass Sie dieses Ziel teilen und jede und jeder das Ihrige und das Seinige dazu beiträgt.

Wir kommen zu den Mitteilungen. Zunächst habe ich eine Änderung der Traktandenliste bekanntzugeben. Wir werden die drei Vorstösse, die sich mit der Autobahn A1 beschäftigen, nacheinander abhandeln, und zwar am Mittwochnachmittag, 1. Juli 2020 als erste Geschäfte in folgender Reihenfolge: zuerst den Dringlichen Auftrag, dann den Volksauftrag und anschliessend die Interpellation. Das heisst, dass die Traktanden 4, 46 und 34 auf Mittwoch, 1. Juli 2020 verschoben werden. Ausserdem habe ich entschieden, dass wir das Traktandum 8, die Interpellation von Peter Brotschi zu den Waldabständen, nach hinten verschieben, weil sich der Interpellant für heute entschuldigen musste. Weiter habe ich organisatorische Hinweise. Wir sind nicht zum Vergnügen oder aus lauter Freude hier, sondern weil

spezielle Vorgaben in Bezug auf die Abstände in Zusammenhang mit Corona gelten. Die Hygieneempfehlungen sind insbesondere auch von uns als kantonalem Parlament einzuhalten. Ich bitte Sie - auch wenn in der Zwischenzeit alles ein wenig lockerer scheint - darauf zu achten und die Abstände in Eigenverantwortung einzuhalten, so wie sie bei der Verpflegung auf dem Boden aufgezeichnet sind. Bitte verteilen Sie sich während den Verpflegungspausen. Dafür stehen die Blue Lounge, die grüne Lounge und die grossen Stufen zur Verfügung. In diesem Raum gibt es auch ein WLAN. Es heisst anders, als es auf den Pulten angeschrieben ist, nämlich WLAN Gast. Hier können Sie sich mit dem Passwort «Willkommen» einloggen. Weiter darf ich eine Einladung der Gastgemeinde, des Gemeinderats Schönenwerd, bekanntgeben. Nach der Nachmittagsitzung vom 1. Juli 2020 wird im Schwimmbad Schönenwerd ein Apéro offeriert. Der Gemeindepräsident hat mir bekanntgegeben, dass man mit dem Kantonsratsausweis jederzeit Eintritt in das Schwimmbad erhält, um sich abzukühlen. Herzlichen Dank an die Gemeinde Schönenwerd.

Leider haben wir zwei Todesfälle zu verzeichnen. Martin Sommer ist am 9. Mai 2020 verstorben. Er war aus Rüttenen und Mitglied der FDP-Fraktion. Im Kantonsrat war er von 1977 bis 1993. Entsprechend war er auch Mitglied in vielen Kommissionen. Er war Mitglied der Kommission zur Vorberatung der Gesamtplanung im Bereich der Berufsbildung, der Kommission zur Behandlung von Schulbeschwerden der Wasserämter Gemeinden, der Kommission zur Vorberatung des Vorgehens betreffend Totalrevision der Kantonsverfassung und der Kommission zur Vorberatung der Teilrevision des Kantonalbankengesetzes. Weiter war er Mitglied der Geschäftsprüfungskommission, der Kommission zur Vorberatung des Steuergesetzes, der Kommission zur Vorberatung des Leitbilds 1986, der Kommission zur Vorberatung des Kantonsratsgesetzes, der Kommission zur Vorberatung einer Teilrevision des Steuergesetzes und der Kommission zur Vorberatung der Vorlage «Anordnung einer allgemeinen Revision der Katasterschätzung». Martin Sommer war auch Mitglied der Kommission zur Vorberatung der Vorlage «Gesetz über die Diplomschulmittelschulen», der Kommission zur Vorberatung des Gesetzes über die Trägerschaft des gymnasialen Unterrichts an der Unterstufe, der Kommission zur Vorbereitung der Wahl eines Jugendanwalts, der Kommission zur Vorberatung des Energiegesetzes, der Parlamentarischen Untersuchungskommission zur Untersuchung der Fichenproblematik und der Beschwerdekommision Schulkreisplanung Bucheggberg. Von 1992 bis 1993 war er schliesslich Mitglied der Bildungs- und Kulturkommission. Weiter hat uns die Nachricht erreicht, dass Bruno Meier verstorben ist. Er war für die SP-Fraktion im Kantonsrat und ebenfalls sehr lange dabei, nämlich von 1981 bis 2001. Er war Mitglied der Kommission zur Vorberatung des Gesetzes über den Finanzausgleich, der Kommission zur Vorberatung des Regierungsprogramms mit Finanzplan, der Kommission zur Vorberatung der Beschwerden gegen die Schulkreisplanung Dünnerntal und der Kommission zur Vorberatung der Einführung des Französischunterrichts an der Primarschule. Des Weiteren war er Mitglied der Kommission zur Vorberatung des Wirtschaftsförderungsgesetzes, der Gesundheits- und Umweltschutzkommission, der Kommission zur Vorberatung des Baus des Berufsbildungszentrums Grenchen, der Kommission zur Vorberatung einer Änderung des Gesetzes über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und der Kommission zur Vorberatung gegen den Missbrauch von Betäubungsmitteln. Er war auch Mitglied der Bildungs- und Kulturkommission, der Kommission zur Vorberatung der Vorlage «Gesetz über die Diplommittelschule», der Kommission zur Vorberatung des Gesetzes über die Trägerschaft des gymnasialen Unterrichts an der Unterstufe, der Kommission zur Vorberatung einer Änderung des Lehrerbesoldungsgesetzes und der Kommission zur Vorberatung der Totalrevision des Gemeindegesetzes. Schliesslich war er auch Mitglied der Kommission zur Vorberatung der Trägerschaft des gymnasialen Unterrichts und der Kommission zur Vorberatung des Jugendberichts. Ich bitte Sie, sich im Gedenken an die beiden verstorbenen Mitglieder zu erheben (*Der Rat erhebt sich für eine Schweigeminute*).

Ich darf zwei Mitgliedern des Kantonsrats zum runden Geburtstag gratulieren, der seit der letzten Session stattgefunden hat. Das ist zum einen Christian Scheuermeyer, der am 19. Mai 2020 50 Jahre alt geworden ist. Zum anderen hat Sandra Kolly am 10. Juni 2020 ebenfalls einen runden Geburtstag gefeiert. Herzliche Gratulation (*Beifall in der Halle*). Ich bedaure es ausserordentlich, dass ich jetzt Demissionen bekanntgeben muss. Ich bedaure speziell, dass ich das im Plural sagen muss. Ich lese Ihnen ein Schreiben vom 14. Juni 2020 vor: «Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Mitglieder des Kantons- und Regierungsrats, im Verlauf der Kantonsratssitzung vom 6. Mai 2020 hatte ich eine massive Gleichgewichtsstörung. Ich danke dem Kollegen Schumacher, der mich zusammen mit Rolf Schmid von der Polizei sofort hinausgeleitet hat sowie den Kollegen Dieter Leu und Näder Helmy für die ärztliche erste Hilfe. Sie waren für mich eine grosse Stütze in diesem Moment. Die folgenden zwei Tage im Bürgerspital und die vielen damit verbundenen Untersuchungen haben gezeigt, dass mich nicht eigentlich ein organisches Versagen aus dem Gleichgewicht gebracht hat, sondern eine seit längerem bestehende berufliche und politische Überlastung, kombiniert mit fehlenden Erholungszeiten. Es wurde mir von ärztlicher Seite dringend geraten, über die Bücher zu gehen, da eine erneute Störung wohl nicht mehr so glimpflich

ablaufen würde. Grund für meine Kantonsratskandidatur im Jahr 2009 war meine vorgängige Wahl zum Präsidenten des Verbands Solothurner Einwohnergemeinden (VSEG). Während zehn Jahren habe ich zusammen mit dessen Vorstand daran gearbeitet, der dritten staatlichen Ebene, das heisst den Gemeinden, den nötigen politische und finanziellen Handlungsspielraum zu erhalten. Wir haben auch einiges erreicht. Dass die Gemeinden heute gut positioniert sind und vor allem die deutliche Annahme des Neuen Finanz- und Lastenausgleichs zwischen den Gemeinden und dem Kanton durch die Stimmbevölkerung des Kantons Solothurn haben mich gefreut. Gut funktionierende Gemeinden sind essentiell für das Modell Schweiz, werden doch hier viele Basisaufgaben zum Wohl der Bevölkerung direkt an der Quelle rasch und kostengünstig erledigt und sie bewirken eine nicht zu unterschätzende Grundzufriedenheit in der Bevölkerung. Ich hoffe, der Kantonsrat setzt auch in Zukunft auf eine angemessene Stärke der Gemeinden. Diese sind nicht Konkurrenten des Kantons, sondern dessen Partner und sie halten ihm in vielerlei Hinsicht den Rücken frei. Seit meiner Demission als VSEG-Präsident vor zwei Jahren und vor allem seit dem Vorfall vom 6. Mai ist mir immer klarer geworden, dass ich für Probleme konkrete Lösungen anstrebe. Diese bedingen offene Gespräche und münden vielfach in Kompromisse, die dann von allen Beteiligten mitgetragen werden. Das finde ich hier zunehmend seltener. Da ich meine Kräfte nun einteilen muss, habe ich mich entschieden, sie ganz für die Arbeit im und um das Gemeindepräsidium einzusetzen und gebe deshalb mein Amt als Mitglied des Kantonsrats auf den 30. Juni 2020 zurück. Ich danke meinen Wählerinnen und Wählern für ihr langjähriges Vertrauen und allen, mit welchen ich hier in den letzten elf Jahren zu tun hatte, herzlich für die Zusammenarbeit. Unsere Tätigkeit war immer von gegenseitigem Respekt geprägt und die gewährte Unterstützung war stets hilfreich. Nun wünsche ich Euch, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Mitglieder der Regierung sowie allen Mitarbeitern der Verwaltung und der Polizei alles Gute. Bleibt gesund und tragt Sorge zu den Gemeinden, Euer Kuno Tschumi.» Lieber Kuno, das ist ein verständlicher Entscheid, aber gleichwohl ein sehr bedauerlicher. Der Kantonsrat verliert mit dir einen grossen Fürsprecher für die Sache der Gemeinden in unserem Kanton. Wir verlieren aber auch einen emotionalen und engagierten Vertreter der Anliegen der Hundehalterinnen und Hundehalter in unserem Kanton, wie wir vor einigen Jahren in der legendären Vetodebatte erfahren durften. Kuno, wir danken dir herzlich für deinen Einsatz und wünschen dir alles Gute (*Beifall in der Halle*). Wie bereits gesagt, habe ich ein weiteres Demissionsschreiben erhalten: «Demission als Kantonsrat per 31. Juli 2020. Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident, sehr geehrte Frau Landammann, sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, nach 43 Jahren Tätigkeit in der Gemeinde-, Regional- und Kantonalpolitik ist der Zeitpunkt gekommen, um jüngeren Kräften Platz zu machen. Ich habe mich stets bemüht, mein Bestes für die Politik und die Menschen dahinter zu geben. Dass man es nie allen recht machen kann, liegt wohl auf der Hand. Trotzdem habe ich sehr viele Freundschaften über die Parteigrenzen hinaus gewonnen, auf die ich nicht mehr verzichten will. Dabei bedanke ich mich ganz herzlich bei Euch, liebe Kolleginnen und Kollegen. Der Dank geht auch an die Parlamentsdienste mit Dr. Michael Strebel an der Spitze, an den Hauswart, die Weibel und die Polizei, welche jederzeit die Arbeit der Parlamentarier unterstützt und beschützt haben. Ich wünsche Euch allen viel Erfolg in der Politik, im Beruf und auch privat - in der Hoffnung, Euch bei anderer Gelegenheit wieder einmal zu sehen. Tragt Sorge zu unserem wunderschönen Kanton und vertraut Eurer Weitsicht im Bestimmen der Zukunft unseres Kantons. Mit freundlichen Grüssen, Beat Wildi.» Lieber Beat, Du hast eine fast unermesslich lange Karriere für das Gemeinwohl hinter dir - in verschiedensten Funktionen, in der Verwaltung, aber auch in der Politik auf den verschiedenen Staatsebenen. Auch dir herzlichen Dank. Du wirst fehlen, auch als Präsident der Justizkommission. Wir werden dich vermissen (*Beifall in der Halle*). Seit der letzten Session wurden folgende Kleine Anfragen beantwortet:

K 0063/2020

Kleine Anfrage André Wyss (EVP, Rohr): Besuchsverbot – psychische Belastung für die Betroffenen

Es liegt vor:

Wortlaut der Kleinen Anfrage vom 5. Mai 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 9. Juni 2020:

1. *Vorstosstext:* Zur Bekämpfung des Coronavirus (COVID-19) gilt als präventive Massnahme in Alters- und Pflegeheimen, in Spitälern sowie in Kinder-, Jugend- und anderen Wohnheimen ein Besuchsverbot – mit ein paar wenigen Ausnahmen. Der Schutz von gefährdeten Betagten und Patienten ist das Gebot der Stunde. Demgegenüber haben die betroffenen Personen neben körperlich-medizinischen auch seelische Bedürfnisse. Sie sind stärker gefährdet und isoliert und spüren je nach Situation vielleicht auch, dass ihr irdisches Leben zu Ende geht. Viele leiden darunter, dass Angehörige sie nicht wie gewohnt besuchen dürfen oder dass sie keine für sie eminent wichtige geistliche und seelische Begleitung in Anspruch nehmen können. Inzwischen sind immer mehr Alters- und Pflegeheime aktiv geworden und haben kreative Lösungen gesucht, um ihren Bewohnern zumindest teilweise Besuche zu ermöglichen (z.B. «Besucherbox»), was sehr zu begrüßen ist. Dennoch sind die Einschränkungen noch immer gross: Sterbende können nur unter strengen Vorschriften und eingeschränkt begleitet werden. Kranke, im Spital stationierte Personen, können keinen oder höchstens eingeschränkt Besuch erhalten. Unterstützungsbedürftige Personen können keine Begleitperson mit zum Arzttermin ins Spital nehmen. In Alters- und Pflegeheimen kann keine (oder nur sehr eingeschränkt) Seelsorge in Anspruch genommen werden. Solche und ähnliche Einschränkungen können für die betroffenen Personen – insbesondere für ältere Menschen und für Kinder – sehr einschneidend und psychisch äusserst belastend sein. Es gilt daher, darauf zu achten, dass die negativen Auswirkungen des Besuchsverbots nicht grösser sind als der Nutzen. Während die Ärzte Zutritt zu Alters- und Pflegeheimen haben, stellt sich beispielsweise die Frage, warum dies grundsätzlich nicht auch Seelsorgern gewährt werden soll. Gemäss den aktuellsten Verfügungen vom 16. April 2020 (Pflegeheime) bzw. vom 17. April 2020 (Kinder- und Jugendheime sowie Wohnheime) zu diesem Thema «kann» die Heimleitung in sachlich begründeten Fällen «ausnahmsweise» Besuche bewilligen (Ziffer III). Diese Kann-Formulierung lässt einer gewissen Willkür Spielraum, bis hin zu einer generellen Verweigerung des Besuchsrechts, selbst in für betroffene Personen ganz schwierigen Phasen. Ich bitte den Regierungsrat, in diesem Zusammenhang die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie stuft der Regierungsrat das Verhältnis «Schutz vor Virus auf der einen Seite, psychologische Belastung für die Betroffenen auf der anderen Seite» ein? Wo sieht er noch Handlungsmöglichkeiten bzw. Handlungsbedarf?
2. Haben aus Sicht des Regierungsrates die Alters- und Pflegeheime, die Spitäler und die Wohnheime im Kanton das Mögliche unternommen, damit Heimbewohner und Patienten trotz des allgemeinen Besuchsverbots in Kontakt mit ihren Angehörigen kommen können?
3. Wie ist aufgrund der oben erwähnten Kann-Formulierung in den Verfügungen sichergestellt, dass betroffene Personen in Sterbephasen oder bei körperlichen oder psychischen Leiden ein Recht auf Nähe, Begleitung und Unterstützung von Angehörigen haben?
4. Wird jenen Personen, die den Wunsch nach Gespräch und Gebet mit ihrer vertrauten Pfarr- bzw. Seelsorger-Person äussern, genügend Rechnung getragen, damit diese – analog zu einem Mitarbeiter aus dem medizinischen Bereich – auf seelsorgerischer Ebene begleitet werden können? Sieht der Regierungsrat Handlungs- bzw. Optimierungsbedarf?

2. *Begründung:* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Vorbemerkungen:* Im Kanton Solothurn wurde, wie in anderen Kantonen auch, das Besuchsverbot in Alters- und Pflegeheimen und anderen sozialmedizinischen Institutionen grundsätzlich sehr strikt angewendet. Nur bei einer konsequenten Anwendung ist der Schutz aller Bewohnerinnen und Bewohner, die es als Risikogruppe zwingend zu schützen gilt, gewährleistet. Gleichzeitig gilt es aber auch das Personal zu schützen. Sollte sich ein erheblicher Teil des Personals anstecken, wäre eine adäquate Pflege der Bewohnenden nicht mehr möglich. Dieses Szenario wurde bis anhin für die Bewohnenden als weitestgehend verheerender eingestuft als ein temporäres Besuchsverbot. Dasselbe gilt für das Besuchsverbot in den Spitälern. Zusätzlich zielen diese Massnahmen darauf ab, eine Überlastung des Gesundheitssystems unter allen Umständen zu verhindern. Dass das Besuchsverbot für den Einzelnen zuweilen belastend sein kann, ist verständlich und bedauerlich. In der Corona-Krise ist es in vielen Bereichen unumgänglich, dass zahlreiche individuelle Bedürfnisse zugunsten der Allgemeinheit und der öffentlichen Gesundheit zurückgestellt werden. Das mag für den Einzelnen zwar schwierig sein, ist aber für die Bekämpfung der Pandemie unumgänglich. Bisher ist der Kanton Solothurn in den Alters- und Pflegeheimen, aber auch in den sozialmedizinischen Institutionen von COVID-19-Fällen weitestgehend verschont geblieben. Dies ist nicht zuletzt den einschneidenden Massnahmen und deren konsequenter Umsetzung zu verdanken. Es ist unbestritten, dass es grundsätzlich für den Gemüts- und Gesundheitszustand für Personen in einem Alters- und Pflegeheim zuträglich ist, die sozialen Kontakte aufrecht zu erhalten. Mit fortwährender Dauer sind Lockerungen des Besuchsverbots in Betracht zu ziehen. Bereits zum Zeitpunkt der Einreichung der kleinen Anfrage waren die Heime eingeladen, entsprechende Besucherboxen oder Besucherfenster einzurichten, so dass bereits während dem absoluten Besuchsverbot persönliche Kontakte ohne

Berührung möglich waren. Bei zahlreichen Heimen wurden deshalb bereits solche Installationen vorgenommen und betrieben. Eine darüber hinaus gehende Lockerung erschien noch verfrüht. Der kantonsärztliche Dienst und die Aufsichtsbehörde orientierten sich an den Lockerungsschritten des Bundes vom 27. April 2020 und 11. Mai 2020 und waren darauf bedacht, deren Auswirkungen abzuwarten, welche sich aufgrund der Inkubationszeit von rund 14 Tagen erst später zeigen. An dieser Stelle gilt es zu bemerken, dass bereits am 6. Mai 2020 ein Treffen zwischen dem Amt für Soziale Sicherheit, dem Kantonsarzt und der Gemeinschaft solothurnischer Alters- und Pflegeheime stattgefunden hat. An diesem Treffen wurde gemeinsam ein Fahrplan für allfällige Lockerungen festgelegt. Für Wohnheime für Menschen mit Behinderungen und Suchterkrankungen, welche nicht selten ebenfalls zu den Risikogruppen gehören, wurde dasselbe Vorgehen definiert wie für Alters- und Pflegeheime. Des Weiteren wurde das Besuchsverbot für Kinder- und Jugendinstitutionen nicht verlängert, so dass dieses gleichzeitig mit dem Schulstart am 11. Mai 2020 aufgehoben wurde.

Nachdem die Situation rund um Corona laufend beobachtet wurde und sich dabei eine positive Entwicklung gezeigt hat, konnten die angekündigten Lockerungen per 25. Mai 2020 umgesetzt werden. Seit diesem Zeitpunkt sind nunmehr insbesondere kontrollierte Besuche von engsten Angehörigen und Vertrauenspersonen sowie Seelsorgern, Coiffeurbesuche in Heimen und die Öffnung des Restaurants für interne Gäste erlaubt. Hinsichtlich der Spitäler gilt es zu bemerken, dass bis am 27. April 2020 in den Spitälern keine elektiven Eingriffe vorgenommen wurden und der Spitalbetrieb bis zu diesem Zeitpunkt aufgrund der Schaffung von zusätzlichen Intensivpflege- und Beatmungsplätzen für ein allfälliges Notfallszenario auf das notwendige Minimum reduziert worden ist. Inzwischen wird der Spitalbetrieb kontinuierlich wieder hochgefahren. Die Thematik rund um das Besuchsverbot betrifft das Spital weitaus weniger stark, da sich die Patientinnen und Patienten in der Regel nur für eine beschränkte Dauer und für die entsprechenden Eingriffe im Spital aufhalten, so dass die Belastung aufgrund fehlender Kontakte weniger ausgeprägt ist als beispielsweise in Alters- und Pflegeheimen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1: Wie stuft der Regierungsrat das Verhältnis «Schutz vor Virus auf der einen Seite, psychologische Belastung für die Betroffenen auf der anderen Seite» ein? Wo sieht er noch Handlungsmöglichkeiten bzw. Handlungsbedarf? Während der ganzen Corona-Zeit haben laufend Interessenabwägungen zwischen medizinischen und sozialen Komponenten zu erfolgen. In einer ersten Phase galt es die Risikogruppen zwingend zu schützen, aber auch den erhöhten Ansteckungsrisiken in Alters- und Pflegeheimen sowie Wohnheimen wirksam zu begegnen. Hierfür war ein striktes Besuchsverbot wichtig. Für eine beschränkte Dauer sind entsprechende Einschränkungen und die damit verbundene seelische Belastung sowohl für die Bewohnenden selber, als auch für die Angehörigen grundsätzlich zumutbar. Ein Grossteil der Bewohnenden und der Angehörigen zeigte denn auch Verständnis für die betreffenden Einschränkungen. In dieser Phase war die medizinische Komponente vorrangig. Das bedeutet aber nicht, dass die soziale Komponente ausser Acht gelassen wurde. Dies zeigt sich insbesondere im Umstand, dass bereits sehr früh technische und räumliche Alternativen zum persönlichen Kontakt zugelassen bzw. den Institutionen explizit nahegelegt wurden. Je länger der Zustand der seelischen Belastung anhält, desto stärker sind die Bedürfnisse nach sozialem Kontakt zu gewichten, da die Psyche einen starken Einfluss auf den Gesundheitszustand der Bewohnenden hat. Deshalb ist den individuellen Bedürfnissen der Bewohnenden mittlerweile mehr Gewicht beizumessen. Folglich werden seit dem 25. Mai 2020 entsprechende Lockerungen der Massnahmen zugelassen. Wir sind der Ansicht, dass aufgrund der seit 25. Mai 2020 geltenden Lockerungen aktuell kein weiterer unmittelbarer Handlungsbedarf besteht. Sollte sich die Situation aus epidemiologischer Sicht weiter verbessern, sind bald zusätzliche Lockerungen bis hin zur Normalität zu prüfen. Die Entwicklung der Pandemie ist äusserst dynamisch, was ebenfalls eine gewisse Flexibilität in der Interessenabwägung und bei den damit verbundenen Massnahmen erforderlich macht.

3.2.2 Zu Frage 2: Haben aus Sicht des Regierungsrates die Alters- und Pflegeheime, die Spitäler und die Wohnheime im Kanton das Mögliche unternommen, damit Heimbewohner und Patienten trotz des allgemeinen Besuchsverbots in Kontakt mit ihren Angehörigen kommen können? Wir haben den Eindruck gewonnen, dass sich eine Vielzahl der Wohnheime rasch an die Gegebenheiten angepasst hat und mit der Installation von technischen Hilfsmitteln oder Besucherboxen bzw. -fenstern eine zweckmässige Alternative zum persönlichen Kontakt geschaffen hat. Die Möglichkeiten des alternativen Austausches wurden, obwohl dadurch ein Kontakt unter normalen Umständen auf Dauer nicht ersetzt werden kann, seitens der betroffenen Personen geschätzt und gemäss den Rückmeldungen der Heime auch rege genutzt. Auch in Bezug auf die Ausnahmeregelungen wurden die Angehörigen bestmöglich unterstützt. Beispielsweise wurde in einem Einzelfall eine Angehörige aus dem angrenzenden Ausland bei der Beschaffung der erforderlichen Einreisedokumente unterstützt, um sich von einer im Sterben liegenden Verwandten verabschieden zu können. Wir erachten die Situation in den Spitälern nicht als gleich akut,

da die Patientinnen und Patienten im Gegensatz zu den Bewohnenden, welche in den Institutionen dauerhaft leben, nicht gleichermassen betroffen sind. Selbstverständlich wurden auch in den Spitälern in begründeten Fällen Kontakte durch die Klinikleitungen zugelassen. Dabei handelte es sich beispielsweise um Eltern von hospitalisierten Kindern, Partner von Gebärenden oder nächste Angehörige von sterbenden und unterstützungsbedürftigen Personen.

3.2.3 Zu Frage 3: Wie ist aufgrund der oben erwähnten Kann-Formulierung in den Verfügungen sichergestellt, dass betroffene Personen in Sterbephasen oder bei körperlichen oder psychischen Leiden ein Recht auf Nähe, Begleitung und Unterstützung von Angehörigen haben? Wir haben die Verantwortlichen in den Heimen bei der Bewilligung der Ausnahmen grundsätzlich als konsequent, aber mit dem notwendigen Augenmass erlebt. Ziel der Kann-Formulierung war es letztlich, mit einer Ausnahmeregelung Härtefällen adäquat begegnen zu können. Die Anwendung der Ausnahmen obliegt gemäss der Verfügung grundsätzlich dem pflichtgemässen Ermessen der Heimleitung, da sie vor Ort die Verantwortung für zahlreiche Bewohnende und Mitarbeitende trägt. Ebenfalls kennen die Verantwortlichen die Einzelfälle und die Gegebenheiten vor Ort besser als der kantonsärztliche Dienst. Ein gewisser Ermessensspielraum für die Heimleitung ist deshalb unumgänglich. In dieses Ermessen soll deshalb nur mit äusserster Zurückhaltung eingegriffen werden. Da es sich hier um die Beurteilung körperlicher oder psychischer Zustände von Individuen handelt, wäre auch mit einer Muss-Formulierung kein wesentlicher Unterschied erzielt worden. So hätte auch hier im Einzelfall vor Ort eine Beurteilung des Gesundheitszustandes erfolgen müssen, um zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Ausnahmeregelung gegeben sind. Zudem handelt es sich bei den Ausnahmen meistens um Situationen, in welchen rasch eine Entscheidung getroffen werden muss. Deshalb erscheint es sinnvoll, die betreffenden Kompetenzen den Verantwortlichen vor Ort zu überlassen. Bei den Heimleitungen handelt es sich ausschliesslich um Fachpersonen, welche tagtäglich mit der Betreuung und Pflege der Personen vor Ort betraut und deshalb durchaus in der Lage sind, die Entscheide über Ausnahmen zu treffen. Dasselbe gilt für die Spitäler, welche insbesondere bei sterbenden Patientinnen und Patienten den Bedürfnissen der Betroffenen sachgerecht nachgekommen sind. Sofern Angehörigen das Besuchsrecht verwehrt wurde, haben sich vereinzelt Personen im Nachgang an die Hotline, die Aufsichtsbehörde oder den kantonsärztlichen Dienst gewendet. Diesen Rückmeldungen wurde jeweils nachgegangen, so dass eine zusätzliche Einschätzung durch übergeordnete Stellen im Einzelfall gewährleistet war. Dabei musste selten korrigierend eingegriffen werden. Die Anfragen betrafen in der Regel nicht Besuche von Sterbenden. Dieses Recht wurde den Angehörigen unserem Informationsstand nach jeweils gewährt.

3.2.4 Zu Frage 4: Wird jenen Personen, die den Wunsch nach Gespräch und Gebet mit ihrer vertrauten Pfarr- bzw. Seelsorger-Person äussern, genügend Rechnung getragen, damit diese - analog zu einem Mitarbeiter aus dem medizinischen Bereich - auf seelsorgerischer Ebene begleitet werden können? Sieht der Regierungsrat Handlungs- bzw. Optimierungsbedarf? Im Rahmen der Lockerungen vom 25. Mai 2020 wurde der Zutritt von Seelsorgerinnen und Seelsorgern in den Heimen neu geregelt. Seelsorge vor Ort ist zulässig, wenn sie notwendig ist und unter Einhaltung der Hygienemassnahmen sowie des Schutzkonzeptes des Heimes erfolgt. Zuvor waren seelsorgerische Leistungen lediglich telefonisch oder mit anderen technischen Hilfsmitteln und in den Besucherboxen bzw. -fenstern möglich. Mit den Lockerungen vom 25. Mai 2020 wird den Wünschen nach Seelsorge besser Rechnung getragen.

K 0083/2020

Kleine Anfrage Stephanie Ritschard (SVP, Riedholz): Entschädigung des Kurzzeit-Direktors

Es liegt vor:

Wortlaut der Kleinen Anfrage vom 6. Mai 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 26. Mai 2020:

1. Vorstosstext: Der ärztliche Direktor am Bürgerspital Solothurn war lediglich 3 - 4 Monate vom Januar 2020 an im Amt. Abrupt haben sich die Wege wieder getrennt. Der Regierungsrat wird beauftragt, folgende Fragen zu beantworten:

1. Dieses Intermezzo traf die Solothurner Spitäler in einer heiklen Zeit. Gab es Auswirkungen dieser Unsicherheit in der Führung auf die Corona-Bewältigung?
2. Gibt es dadurch Verzögerungen oder Probleme beim Bezug des Neubaus?
3. Gab es eine Abgangsentschädigung? Wenn ja, wie hoch war diese?

4. Wie lange war die Einarbeitungszeit und war der Direktor überhaupt operativ tätig in dieser kurzen Zeit?
2. *Begründung:* Im Vorstosstext enthalten.
3. *Stellungnahme des Regierungsrates:* Die soH ist eine Aktiengesellschaft gemäss Art. 620 Abs. 3 des Obligationenrechts mit gemeinnützigem Zweck (§ 7 Abs. 1 Spitalgesetz) und für ihre Personalpolitik abschliessend zuständig. Dementsprechend haben wir die soH um direkte Stellungnahme gebeten.
4. *Stellungnahme der Solothurner Spitäler AG (soH)*
- 4.1 *Vorbemerkungen:* Die einzelnen Standorte verfügen über keinen ärztlichen Direktor, lediglich die soH als Ganzes hat einen solchen. Der ärztliche Direktor übte diese Funktion im Rahmen eines Teilpensums von 50% aus. Mit einem Pensum von 50% war er als Co-Chefarzt an der Klinik für Allgemeine Innere und Notfallmedizin des Bürgerspitals Solothurn (BSS) tätig. Der Grund für die Auflösung des Arbeitsverhältnisses lag einseitig beim ärztlichen Direktor. Es wurde mit ihm Stillschweigen vereinbart.
- 4.2 *Zu den Fragen*
- 4.2.1 *Zu Frage 1: Dieses Intermezzo traf die Solothurner Spitäler in einer heiklen Zeit. Gab es Auswirkungen dieser Unsicherheit in der Führung auf die Corona-Bewältigung?* Die Situation mit dem ärztlichen Direktor kam sicherlich zu keinem günstigen Zeitpunkt. Es gab aber keine direkten Auswirkungen auf die Führung in der Lage der Pandemie.
- 4.2.2 *Zu Frage 2: Gibt es dadurch Verzögerungen oder Probleme beim Bezug des Neubaus?* Der ärztliche Direktor hatte keine Aufgaben in Bezug auf den Neubau, da dieser beim Amtsantritt schon fast fertiggestellt war. Die Trennung hatte und hat keine Auswirkungen auf den Neubau.
- 4.2.3 *Zu Frage 3: Gab es eine Abgangsentschädigung? Wenn ja, wie hoch war diese?* Nein, es wurde keine Abgangsentschädigung ausgerichtet. Der ärztliche Direktor wurde per sofort bis zum Ende des Arbeitsverhältnisses freigestellt.
- 4.2.4 *Zu Frage 4: Wie lange war die Einarbeitungszeit und war der Direktor überhaupt operativ tätig in dieser kurzen Zeit?* Da der Stelleninhaber bereits vorher bei der soH als Leitender Arzt und später als Chefarzt tätig war, begann die Übergabe der Aufgaben bereits vor dem offiziellen Stellenantritt am 1. Januar 2020.

K 0087/2020

Kleine Anfrage Rémy Wyssmann (SVP, Kriegstetten): Zuständigkeiten und Entwicklung der Intensivmedizin der öffentlichen Spitäler im Kanton Solothurn

Es liegt vor:

Wortlaut der Kleinen Anfrage vom 6. Mai 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 9. Juni 2020:

1. *Vorstosstext:* Die COVID-19 Pandemie stellt auch die Gesundheitsversorgung des Kantons Solothurn vor grosse Herausforderungen. So musste die Solothurner Spitäler AG (soH) im Neubau BSS eiligst zusätzliche Reservekapazitäten schaffen. Dabei sind vor allem die Bereiche Innere Medizin und Anästhesiologie betroffen. Gleichzeitig ist festzustellen, dass die Chefarztwechsel vor allem im Bereich der inneren Medizin in den letzten Jahren zugenommen haben. Der Unterzeichner bittet deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wer entscheidet in den öffentlichen Spitälern des Kantons Solothurn über die Bereitstellung und über die Kapazitäten der Intensivmedizin
 - a) in Nichtkrisenzeiten
 - b) in Krisenzeiten?
 2. Wie haben sich die Kapazitäten der Intensivmedizin in den öffentlichen Spitälern des Kantons Solothurn in den letzten 20 Jahren entwickelt?
 3. Welche Abteilung / welcher Chefarzt ist zuständig im Bereich der Intensivmedizin?
 4. Wie ist die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Spezialdisziplinen (insb. Anästhesiologie, Innere Medizin, Pneumologie, Kardiologie, Infektiologie etc.) geregelt?
 5. Wie beurteilen Sie die Kontinuität resp. den Wechsel in den Chefarztpositionen in der soH in den letzten 20 Jahren? Welche Unterschiede gibt es an den einzelnen Standorten?
2. *Begründung:* Im Vorstosstext enthalten.
3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 Vorbemerkungen: Sowohl für öffentlich-rechtliche als auch für privatrechtliche Spitäler gelten für die Aufnahme auf die Spitalliste verschiedene Voraussetzungen. Dazu zählt insbesondere eine angemessene Infrastruktur (z.B. Notfallstation, Intensivstation). Die Spitäler müssen die Anforderungen an die von ihnen angebotenen Leistungsgruppen einhalten. Gemäss Empfehlung der Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektorinnen und -direktoren (GDK) orientiert sich der Kanton Solothurn diesbezüglich am Leistungsgruppenkonzept des Kantons Zürich (SPLG) mit rund 125 Spitalplanungs-Leistungsgruppen und leistungsgruppenspezifischen Anforderungen für die Akutsomatik. So benötigen sämtliche im Bereich der Akutsomatik tätigen Spitäler mit einem Basispaket Chirurgie und Innere Medizin (BP [mit Notfallstation]) oder einem Basispaket für elektive Leistungserbringer (BPE) als Grundvoraussetzung für alle weiteren Leistungsgruppen der Akutsomatik eine entsprechend ausgestattete Intensivabteilung. Im Rahmen der rechtlichen Vorgaben entscheidet die Solothurner Spitäler AG (soH) als verselbstständigte Aktiengesellschaft mit gemeinnützigem Zweck (§ 7 Abs. 1 Spitalgesetz) selber über die Bereitstellung und über die Kapazitäten der Intensivmedizin. Zudem ist die soH für ihre Personalpolitik abschliessend zuständig. Dementsprechend haben wir die soH um die Beantwortung der Fragen gebeten.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1: Wer entscheidet in den öffentlichen Spitälern des Kantons Solothurn über die Bereitstellung und über die Kapazitäten der Intensivmedizin a) in Nichtkrisenzeiten b) in Krisenzeiten?

a) in Nichtkrisenzeiten: Die Antwort der soH lautet: «Die Bereitstellung und die Kapazitäten der Intensivmedizin sind abhängig von den Leistungsaufträgen, welche der Kanton der soH erteilt, und richten sich nach der Anzahl Behandlungsfälle, welche eine intensivmedizinische Betreuung erfordern. Die Intensivmedizin stellt hohe Ressourcenansprüche. Einerseits wird ärztliches, pflegerisches und medizintechnisches Personal mit den erforderlichen Qualifikationen benötigt. Andererseits ist die notwendige bauliche und medizintechnische Infrastruktur, welche den Anforderungen der Fachgesellschaft für Intensivmedizin entsprechen muss, vorausgesetzt. Die Entscheidungsbefugnis über die Bereitstellung und über die Kapazitäten der Intensivmedizin liegt bei der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat der soH.»

b) in Krisenzeiten: Der Kantonsärztliche Dienst kann bei Bedarf – auch ausserhalb von Krisenzeiten – Massnahmen anordnen, um die Verbreitung übertragbarer Krankheiten in der Bevölkerung oder in bestimmten Personengruppen zu verhindern (Art. 40 Abs. 1 Bundesgesetz über die Bekämpfung übertragbarer Krankheiten des Menschen vom 28. September 2012 [Epidemiengesetz, EpG; SR 818.101] und § 49 Abs. 1 Gesundheitsgesetz). Es können insbesondere Vorschriften zum Betrieb von Institutionen und Einrichtungen verfügt werden, wozu auch Vorgaben betreffend die Bereitstellung und die Kapazitäten der Intensivmedizin in Spitälern zählen (vgl. Art. 40 Abs. 2 Bst. b EpG). Die Massnahmen dürfen nur so lange dauern, wie es notwendig ist, um die Verbreitung einer übertragbaren Krankheit zu verhindern. Sie sind regelmässig auf ihre Verhältnismässigkeit hin zu überprüfen (Art. 40 Abs. 3 EpG). Verwaltungsmassnahmen müssen zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und in sachlicher, räumlicher, zeitlicher und persönlicher Hinsicht erforderlich sein. Ausserdem muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die den betroffenen Personen auferlegt werden. In einer besonderen Lage kann der Bundesrat, nach Anhörung der Kantone, ebenfalls entsprechende Vorgaben in Bezug auf die Bereitstellung und die Kapazitäten der Intensivmedizin in Spitälern machen (Art. 6 Abs. 2 Bst. b EpG). Wenn es eine ausserordentliche Lage erfordert, kann er für das ganze Land oder für einzelne Landesteile die notwendigen Massnahmen im Bereich der Intensivmedizin anordnen (Art. 7 EpG).

3.2.2 Zu Frage 2: Wie haben sich die Kapazitäten der Intensivmedizin in den öffentlichen Spitälern des Kantons Solothurn in den letzten 20 Jahren entwickelt? Die Antwort der soH lautet: «Grundsätzlich sind die Kapazitäten der Intensivmedizin im Kanton Solothurn in den letzten 20 Jahren weitgehend stabil geblieben. Kapazitätsausweitungen zur Entlastung der Intensivstationen haben in diesem Zeitraum in erster Linie in Form von 'Intermediate Care'-Stationen (IMC) stattgefunden. Es bestehen folgende Kapazitäten für sogenannte monitorisierte Betten:

- Kantonsspital Olten (KSO): Intensivstation 9 Betten / Intermediate Care Station 6 Betten
- Bürgerspital Solothurn (BSS): Intensivstation 8 Betten / Intermediate Care Station 5 Betten
- Spital Dornach (DO): Intermediate Care Station 4 Betten»

3.2.3 Zu Frage 3: Welche Abteilung / welcher Chefarzt ist zuständig im Bereich der Intensivmedizin?

Die Antwort der soH lautet: «In beiden Spitälern (KSO und BSS) besteht eine cheffärztlich geführte departementale Struktur, in welche die Anästhesieabteilung und die Intensiv- und IMC-Stationen fachtechnisch und organisatorisch eingebettet sind. Die Leitung des Gesamt-Departements im BSS obliegt Dr. Ph. Schumacher, diejenige im KSO Dr. R. Paganoni. Die ärztliche Leitung der Intensiv- und IMC-Station hat am KSO Dr. Michael Studhalter und am BSS Dr. L. Ebnöther inne. DO hat keine Intensivstation, sondern

lediglich eine IMC, welche in der Klinik Innere Medizin beheimatet ist (Chefarzt: Dr. A. Droll). Die Anästhesie ist jedoch regelmässig konsiliarisch tätig.»

3.2.4 Zu Frage 4: Wie ist die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Spezialdisziplinen (insb. Anästhesiologie, Innere Medizin, Pneumologie, Kardiologie, Infektiologie etc.) geregelt? Die Antwort der soH lautet: «Durch die departementale Struktur besteht zwischen Anästhesie und Intensivmedizin ohnehin eine sehr enge Zusammenarbeit und eine gegenseitige Unterstützung im Alltag. Als Querschnittsabteilungen sind sich sowohl die Anästhesieabteilungen als auch die Intensivstationen eine enge Zusammenarbeit mit den anderen Kliniken, insbesondere auch mit den internistischen Spezialbereichen, gewohnt. Wenn nötig, finden auch regelmässig gemeinsame Visiten statt.»

3.2.5 Zu Frage 5: Wie beurteilen Sie die Kontinuität resp. den Wechsel in den Chefarztpositionen in der soH in den letzten 20 Jahren? Welche Unterschiede gibt es an den einzelnen Standorten? Im Rahmen der rechtlichen Vorgaben ist die soH als verselbstständigte Aktiengesellschaft für ihre Personalpolitik abschliessend zuständig. Es ist grundsätzlich nicht unsere Aufgabe, die Personalsituation zu beurteilen. Die Antwort der soH lautet: «Sowohl am Standort KSO wie auch am Standort BSS besteht eine hohe personelle Konstanz in Bezug auf die Leitung der Intensivstation. Beide Leiter der Intensivstationen sind schon viele Jahre in dieser Funktion tätig (Dr. med. R. Paganoni seit 1999, Ablösung durch Dr. med. M. Studhalter aufgrund der Übernahme der Departementsleitung seit 2018, Dr. L. Ebnöther seit 2003). Insgesamt ist eine gute Kontinuität bei den Ärztinnen und Ärzten in den Chefarztpositionen über alle medizinischen Disziplinen feststellbar. Viele von ihnen sind seit zehn und mehr Jahren für die soH tätig. Zu berücksichtigen sind Wechsel aufgrund von altersbedingten Rücktritten, von Berufungen im Sinne eines Karriereschrittes an andere Spitäler, aus krankheitsbedingten Gründen sowie Austritte aufgrund einer Unverträglichkeit in Bezug auf die Kultur, das Führungsteam oder aus ganz persönlichen Gründen. Letztere lassen sich trotz seriöser und professioneller Evaluation und anschliessender Begleitung/Unterstützung nicht ganz verhindern. Sie machen in der soH einen geringen Anteil aus, wobei das Bürgerspital Solothurn in der Vergangenheit wenige Male davon betroffen war. Eine negative Auswirkung auf die Behandlungsqualität und das finanzielle Ergebnis hatten diese Austritte jedoch nicht.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass die Fluktuationsrate bei den Kaderärzten weit unter derjenigen der Mitarbeitenden der soH insgesamt liegt, welche ihrerseits rund 15 Prozent p.a. beträgt und damit dem Gesamtdurchschnitt der Branche entspricht. Dabei handelt es sich um die Bruttofluktuation (alle Austritte inkl. Pensionierungen, Ablauf befristeter Anstellungen grösstenteils von Personen in Aus- und Weiterbildung, Ende Lohnfortzahlung nach Krankheit, Stellenaufhebung, Todesfall). Trotz der neuen Allgemeinen Anstellungsbedingungen für Chef- und Leitende Ärzte, welche die während 35 Jahren geltenden Anstellungsbedingungen im Jahr 2019 ablösten, stieg diese Fluktuationsrate nicht markant an. Sie betrug 2019 7,8 Prozent. In den vergangenen 7 Jahren lag sie im Durchschnitt bei rund 7 Prozent. Die neuen Allgemeinen Anstellungsbedingungen erlauben keine Privatpraxistätigkeit innerhalb des Spitals mehr und die Honorarberechtigung für Behandlungen von privatversicherten Patientinnen und Patienten wurde ebenfalls aufgehoben. Damit wollte die soH die über viele Jahre vorhandenen Fehlreize, wie sie in der schweizerischen Spitallandschaft auch heute noch vorkommen, beseitigen und durch ein zeitgemässes System ersetzen.»

K 0088/2020

Kleine Anfrage Rémy Wyssmann (SVP, Kriegstetten): ÖV als Virenschleuder

Es liegt vor:

Wortlaut der Kleinen Anfrage vom 6. Mai 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 16. Juni 2020:

1. Vorstosstext: Die Schweizerische Normen-Vereinigung (SNV) erlässt technische Normen (SN) unter anderem für technische Einrichtungen. Sie orientiert sich dabei auch an den Europäischen Normen (EN). Ein Eisenbahnunternehmen muss für seine Fahrzeuge einen Sicherheitsnachweis nach den Richtlinien der Europäischen Union erbringen (Art. 15bis Eisenbahnverordnung). Die Verordnung des Bundes über technische Anforderungen an Strassenfahrzeugen (VTS) regelt die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeugen im Einklang mit den Europäischen Normen. Die Sicherheit von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr wird offenbar von Europäischen Normen geprägt. Verschiedene Fahrzeuge des privaten Verkehrs schützen ihre Lenker mit modernen Filtern vor Pollen, Schimmel-Pilzen, Viren und Bakterien.

Soweit ersichtlich haben Bahnen, Trams oder Busse des öffentlichen Verkehrs keine oder keine ausreichenden Luftfiltersysteme. Offenbar haben die Sicherheitsfachleute für technische Normen nicht an eine Pandemie gedacht, wie sie jetzt mit dem Corona-Virus stattgefunden hat. Wenn jetzt im Kanton Solothurn das demokratische Bedürfnis bestehen würde, die Sicherheit für Lok-Führer, Tram-Führer und Busfahrer im öffentlichen Verkehr und die Sicherheit ihrer Fahrgäste vor den Einflüssen von Pollen, Schimmel-Pilzen, Viren und Bakterien zu erhöhen, stellt sich die Frage, ob der Kanton Solothurn dazu überhaupt noch Kompetenzen hat. In diesem Zusammenhang ersuche ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Lok-Führer und Tram-Führer sind in der Regel von den Fahrgästen durch eine Trennscheibe oder technisch anderweitig getrennt. Wenn der Kantonsrat für Busfahrer ein ähnliches Schutzniveau anordnen wollen würde, hätte er vor dem Hintergrund der Europäischen Normen und vor dem Hintergrund der Vorschriften des Bundes überhaupt noch eine eigene Regelungskompetenz?
2. Welche Gesetze und Verordnungen müssten im Kanton Solothurn wie angepasst werden, wenn der Kantonsrat ein Anliegen wie in Ziff. 1 dargestellt, beschliessen wollen würde?
3. Passagiere in Linienflugzeugen sind dank modernen Luftfiltern viel besser vor Pollen, Schimmel-Pilzen, Viren und Bakterien geschützt als Fahrgäste in Bahnen, Trams oder Bussen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn. Wenn der Kantonsrat für diese Fahrgäste ein ähnliches Schutzniveau anordnen wollen würde, hätte er vor dem Hintergrund der Europäischen Normen und vor dem Hintergrund der Vorschriften des Bundes überhaupt noch eine eigene Regelungskompetenz?
4. Welche Gesetze und Verordnungen müssten im Kanton Solothurn wie angepasst werden, wenn der Kantonsrat ein Anliegen wie in Ziff. 3 dargestellt, beschliessen wollen würde?
5. Wie beurteilen Sie die Möglichkeit, den ÖV-Anbietern entsprechende Auflagen zu machen, dies etwa im Rahmen der mit diesen abzuschliessenden Leistungsvereinbarungen?

2. *Begründung:* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Allgemeine Bemerkungen:* Die Fragen beziehen sich allesamt auf einen Sachverhalt, den die Bundesgesetzgebung abschliessend regelt. Es liegt in seiner Eigenart, dass der Verkehr immer wieder räumliche Grenzen überschreitet. Deshalb müssen die erforderlichen Normen dafür auf übergeordneter Staatsebene festgehalten werden. So erstaunt es nicht, dass bereits das «Bundesgesetz über das Postregale» von 1849 in Ausführung von Artikel 33 der damaligen Bundesverfassung in Artikel 4 ausführte, dass: «Für die regelmäßige periodische Beförderung von Personen und deren Gepäck auf Eisenbahnen, Schiffen oder Fuhrwerken, für Beförderung von Personen durch Extraposten, sowie für den Transport von Briefen, Paketen, Geldern und Personen durch Boten, (..) der Bundesrath auf bestimmte Zeit, gegen Entrichtung einer Gebühr, besondere Konzessionen ertheilen [könne]», und dass die Bedingungen, von denen die Konzession abhängig gemacht würde, in dem darüber anzufertigenden «Patente» genau zu bezeichnen seien. Die Ausführungen zum Postregal des Bundes gemäss Artikel 92 der Bundesverfassung (BV; SR 101), welches nach wie vor die Personenbeförderung umfasst, sind heute im Personenbeförderungsgesetz (PBG; SR 745.1) sowie in der dazugehörigen Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) gefasst. Der Kanton Solothurn ist eng in das nationale Netz des öffentlichen Verkehrs (ÖV) eingebunden. Rund die Hälfte der Linien im Kanton sind grenzüberschreitend.

3.2 *Zu den Fragen*

3.2.1 *Zu Frage 1: Lok-Führer und Tram-Führer sind in der Regel von den Fahrgästen durch eine Trennscheibe oder technisch anderweitig getrennt. Wenn der Kantonsrat für Busfahrer ein ähnliches Schutzniveau anordnen wollen würde, hätte er vor dem Hintergrund der Europäischen Normen und vor dem Hintergrund der Vorschriften des Bundes überhaupt noch eine eigene Regelungskompetenz?* Nein. Es liegt in der Natur des öffentlichen Verkehrs, dass eine Gesetzgebungskompetenz auf kantonaler Ebene keinen Sinn macht (siehe auch allgemeine Bemerkungen).

3.2.2 *Zu Frage 2: Welche Gesetze und Verordnungen müssten im Kanton Solothurn wie angepasst werden, wenn der Kantonsrat ein Anliegen wie in Ziff. 1 dargestellt, beschliessen wollen würde?* Die Kantone verfügen über keinerlei Gesetzgebungskompetenz. Artikel 92 BV weist die Kompetenz alleine dem Bund zu.

3.2.3 *Zu Frage 3: Passagiere in Linienflugzeugen sind dank modernen Luftfiltern viel besser vor Pollen, Schimmel-Pilzen, Viren und Bakterien geschützt als Fahrgäste in Bahnen, Trams oder Bussen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn. Wenn der Kantonsrat für diese Fahrgäste ein ähnliches Schutzniveau anordnen wollen würde, hätte er vor dem Hintergrund der Europäischen Normen und vor dem Hintergrund der Vorschriften des Bundes überhaupt noch eine eigene Regelungskompetenz?* Wir verweisen auf die Antwort zu Frage 2.

3.2.4 Zu Frage 4: Welche Gesetze und Verordnungen müssten im Kanton Solothurn wie angepasst werden, wenn der Kantonsrat ein Anliegen wie in Ziff. 3 dargestellt, beschliessen wollen würde? Wir verweisen auf die Beantwortung der Fragen 2 und 3.

3.2.5 Zu Frage 5: Wie beurteilen Sie die Möglichkeit, den ÖV-Anbietern entsprechende Auflagen zu machen, dies etwa im Rahmen der mit diesen abzuschliessenden Leistungsvereinbarungen? Die ÖV-Branche hat in Absprache mit den zuständigen Bundesbehörden ein schweizweit gültiges Schutzkonzept erarbeitet, das vom Bundesrat genehmigt wurde. Es scheint nicht opportun, den ÖV-Anbietern bzw. konzessionierten Transportunternehmen über den Branchenstandard hinaus Auflagen zu machen. Dies wäre mit unverhältnismässigem Aufwand und mit qualitativen Einbussen, höheren Kosten für zusätzliches Personal oder sogar zusätzlichen Fahrzeugen wegen längeren Aufenthaltszeiten zur Durchsetzung der Auflagen verbunden.

RG 0033/2020

Teilrevision Strassengesetz, Aufhebung Strassenbaufonds und Finanzierung von Velowegen von kantonaler Bedeutung

Es liegen vor:

- a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrats vom 25. Februar 2020 (siehe Beilage).
- b) Änderungsantrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 14. Mai 2020 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.

Ziffer I.

§ 8^{ter} Finanzierung Kantonsstrassen, Absatz 4 soll lauten:

Kantonsratsbeschlüsse über Verpflichtungskredite für Strassenprojekte mit Nettokosten von mehr als 15 Mio. Franken unterstehen dem fakultativen Referendum.

- c) Ablehnende Stellungnahme des Regierungsrats vom 26. Mai 2020 zum Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission.
- d) Zustimmender Antrag der Finanzkommission vom 10. Juni 2020 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.
- e) Änderungsantrag der Redaktionskommission vom 15. Juni 2020 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.

§ 4^{bis} Absatz 2 soll lauten:

² Velo- und Fusswege, welche getrennt von der Strasse geführt werden, werden jener Strasse zugeordnet, welcher sie funktional angehören.

§ 4^{bis} Absatz 3 soll lauten:

³ Planung, Bau, Finanzierung und Unterhalt der spezifischen Ausgestaltung von Velowegen von kantonaler Bedeutung, die über Gemeindestrassen führen, liegen in der Zuständigkeit des Kantons.

§ 8^{ter} Absatz 1 soll lauten:

¹ Der Kanton finanziert seine Strassenbau- und Strassenunterhaltskosten in erster Linie aus den Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und im Weiteren mit den Beiträgen des Bundes aus dem Treibstoffzoll und dem Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

§ 8^{ter} Absatz 3 soll lauten:

³ Der Kantonsrat beschliesst aufgrund eines vom Regierungsrat erstellten Mehrjahresprogramms die Verpflichtungskredite für den Neubau, die Änderung und den baulichen Unterhalt von Kantonsstrassen unter Vorbehalt von Absatz 4.

§ 8^{quater} Absatz 2 soll lauten:

² Die Höhe des Beitrags richtet sich nach einem durch Verordnung des Regierungsrates festgesetzten Schlüssels, der die Funktion der Strasse, das Interesse der Gemeinde und deren Einwohnerzahl berücksichtigt.

Eintretensfrage

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Ich weise darauf hin, dass sich die Fraktionssprecherinnen und -sprecher nicht bei mir melden müssen. Ich habe von allen Fraktionen eine Liste zu allen Geschäften erhalten. Die Sprecher und Sprecherinnen werde ich in beliebiger Reihenfolge jeweils aufrufen. Einzelsprecherinnen und -sprecher melden sich bitte weiterhin mit Handerheben, entweder bei den Stimmzählern oder - wenn ich es sehe - bei mir.

Georg Nussbaumer (CVP), Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Mit der vorliegenden Teilrevision des Strassengesetzes wird einer langjährigen finanzpolitischen Forderung entsprochen und der Status des Strassenbaufonds im Staatshaushalt geklärt. Seit der Einführung von HRM2 im Kanton Solothurn wird der ursprünglich ausserhalb der Bilanz aufgeführte Saldo der Strassenrechnung im Eigenkapital ausgewiesen. Zudem ist es so, dass die Spezialfinanzierung gemäss dem Gesetz über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung nur dann zulässig ist, wenn sie übergeordnetes Recht vorschreibt oder wenn sie nicht im Eigenkapital geführt werden kann. Eine der sich daraus ergebenden wesentlichen Änderungen im Strassenbaugesetz ist die Überführung des heute bestehenden Projektreferendums von 25 Millionen Franken in ein spezialrechtliches Finanzreferendum für neue Ausgaben ab 25 Millionen Franken. Mit diesen Anpassungen des Strassenbaugesetzes wird der Strassenbaufonds aufgehoben. Dabei ist es wichtig zu wissen, dass die Zweckbindung der Motorfahrzeugsteuer und anderer Erträge der Strassenrechnung nicht gelockert werden. Nachdem die Entlastung der Gemeinden von den Kosten im Kantonsstrassenbau durch die Erfüllung des Auftrags von Susanne Koch Hauser bereits durchgeführt wurde, ist ein wichtiges Stück der ursprünglichen Teilrevision weggefallen. Entsprechend waren auch der grosse Teil der Teilrevision der jetzt vorliegenden Revision in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission unbestritten. Zu längerer Diskussion hat aber der § 4^{bis} bezüglich der Velo- und Fusswege gegeben. Bisher war im Wesentlichen der Kanton für die Bereitstellung der Radwege, die entlang der Kantonsstrassen geführt werden, zuständig. Nach der Gesetzesrevision soll der Kanton für alle Radwege zuständig sein, die von kantonaler Bedeutung sind, und zwar unabhängig davon, ob es sich um eine Kantons- oder um eine Gemeindestrasse handelt. Das künftige Netz der Velowege von kantonaler Bedeutung muss aufgrund des Velonetzplans noch festgelegt werden. Der letzte Punkt wurde deshalb in der Kommission auch kritisiert, weil noch nicht bekannt ist, welche Velowege letztlich kantonale Bedeutung haben werden. Auch wurde die Frage gestellt, wie man hier seriös auf die geplanten Kosten von 2 Millionen Franken kommt. Der Kantonsingenieur konnte aber darlegen, dass der Betrag aufgrund des derzeitigen Bestands der Erarbeitung des Velonetzplanes berechnet wurde. Zum § 8^{ter} Finanzierung Kantonsstrassen, Absatz 4 wurde in der Kommission ein Antrag gestellt. Einige Mitglieder sind der Meinung, dass das aufgeführte spezialrechtliche Finanzreferendum von 25 Millionen Franken zu hoch sei. Deshalb wurde verlangt, dass der Verpflichtungskredit für Strassenprojekte mit Nettokosten von mehr als 15 Millionen Franken dem fakultativen Referendum zu unterstellen ist. Es wurde damit begründet, dass der jetzt im Strassengesetz enthaltene Betrag von 25 Millionen Franken fünf Mal höher ist als das normale fakultative Referendum von 5 Millionen Franken, so wie wir es im Rest der Rechnung kennen. Man anerkennt zwar, dass der Strassenbau eine etwas höhere Referendumsschwelle haben soll. 25 Millionen Franken seien im Vergleich zu den anderen staatlichen Bereichen aber zu hoch. In der Diskussion wurde von der Verwaltung unter anderem darauf hingewiesen, dass der Schwellenwert auch bei der Grundrevision des Strassengesetzes im Jahr 2000 geführt wurde. Damals wurde der Schwellenwert angesetzt, weil man gesagt hat, dass die Bedeutung des Strassenprojekts umso lokaler würde, je kleiner der Schwellenwert sei. Unter Umständen müssten dann aber Projekte wie eine Ortsdurchfahrt zur Abstimmung gebracht werden, die den Rest des Kantons wenig oder gar nicht interessiert. Seitens der Verwaltung war man der Meinung, dass das keinen Sinn macht und deshalb der Betrag von 25 Millionen Franken nach wie vor richtig ist. Weiter wurde in der Diskussion darauf hingewiesen, dass die Verminderung des Schwellenwerts den hier im Rat bereits oft gehörten Vorwurf der Salamtaktik begünstigen würde. Der Antrag wurde gestellt und mit 7:6 Stimmen - gemäss den Argumenten, die ich eingangs erwähnt habe - gutgeheissen. Laut Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission soll § 8^{ter} Finanzierung Kantonsstrassen, Absatz 4 also lauten: «Kantonsratsbeschlüsse über Verpflichtungskredite für Strassenprojekte mit Nettokosten von mehr als 15 Mio. Franken unterstehen dem fakultativen Referendum». Die Schlussabstimmung mit dem geänderten Beschlussesentwurf lautete 10:0 Stimmen bei einer Enthaltung.

Markus Ammann (SP). Die Teilrevision des Strassengesetzes ist zwar nur noch ein Bruchstück des ursprünglichen Revisionsprojektes, es enthält aber weiterhin zwei substantielle Änderungen, auf die wir schon lange gewartet haben. Beide Änderungen waren in unserer Fraktion unbestritten. Das ist auf der

einen Seite das kantonale Velo- und Fusswegnetz. Mit der Revision kommt das nun vollständig in die Verantwortung des Kantons. Damit liegt nicht nur die Planung und Umsetzung entlang der Kantonsstrassen, sondern der ganze Prozess von der Planung bis zur Realisierung des gesamten, übergeordneten Velowegnetzes einheitlich in der Hand des Kantons. Das freut mich persönlich ganz besonders, weil dieser Schritt auch eine Auswirkung oder eine Umsetzung meines Auftrags zum Langsamverkehr aus dem Jahr 2015 ist. An dieser Stelle sei dem Regierungsrat auch herzlich dafür gedankt. Ich hoffe, dass die entsprechende Wirkung bald spürbar wird, indem insbesondere der Netzplan Velo demnächst überarbeitet wird und die kantonalen Strecken klar definiert werden, so dass verschiedene kritische oder zögerlich umgesetzte Abschnitte des übergeordneten Langsamverkehrsnetzes bald umgesetzt werden können. Auf der anderen Seite wird mit der Revision der Strassenbaufonds aufgehoben. Das ist in erster Linie - wir haben es gehört - eine finanzpolitische Angelegenheit. Damit wird einem alten und sicher richtigen Anliegen entsprochen, nämlich Spezialfonds grundsätzlich zu vermeiden. Damit wird aber auch ordnungspolitisch Klarheit geschaffen. Der Streit um die Wirkung des Fonds auf die Schuldenbremse ist damit faktisch entschieden. Aber auch die politische Wirkung sollte nicht unterschätzt werden. Obwohl es noch immer Zweckbindungen bei den Verkehrsgeldern gibt, wird der Strassenbau damit wieder weitgehend zu einer mehr oder weniger normalen Staatsaufgabe wie der Hochbau oder der Wasserbau. Soweit, so gut. Das Letzte hat allerdings einen Haken und das möchte ich hier erwähnen. In einem Punkt will man an speziellen Sonderrechten für den Strassenbau festhalten. Der Kantonsrat will sich und dem Strassenbau weiterhin das Vorrecht herausnehmen, beim Strassenbau einen besonders hohen Betrag für das fakultative Referendum anzusetzen. Ich weiss, dass das nicht neu ist. Trotzdem ist es in meinen Augen stossend, weil niemand überzeugend erklären konnte - auch wenn es Georg Nussbaumer vorhin nochmals versucht hat - warum der Strassenbau so wichtig sein soll, dass der Beitrag für ein Referendum - und es geht nur um ein fakultatives Referendum - das Fünffache des ordentlichen Finanzreferendums sein soll. Um auch hier die Sonderrolle des Strassenbaus als alles überragende Staatsaufgabe wenigstens ein wenig zu korrigieren, hat die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission richtigerweise die Referendumsschwelle leicht gesenkt. Auf diesen Punkt will ich später gerne nochmals zurückkommen. In der Zwischenzeit kann ich aber sagen, dass die vorliegende Teilrevision für die Fraktion SP/Junge SP alles in allem stimmt, weil die Fraktion überzeugt ist, dass die erwähnten Revisionspunkte richtig und zum Wohl des Kantons sind.

Johannes Brons (SVP). Herzlich willkommen hier in der Betoncoupearena. Wie Sie vielleicht alle wissen oder wie Sie vielleicht nicht wissen, bin ich der Einzige, der zu Fuss kommen konnte, weil ich den kürzesten Weg hatte. Wir haben die erste Etappe des Strassengesetzes hinter uns und diese ist bereits im Jahr 2019 in Kraft getreten. Die jetzige Teilrevision betrifft vorwiegend die Finanzierung, was vor allem auf die Anpassung an die Anforderungen von HRM2 zurückzuführen ist. Neu wird auch die Finanzierung der Velowege von kantonaler Bedeutung geregelt. Die SVP-Fraktion kann diesem wichtigen Geschäft grundsätzlich zustimmen. Bei der Finanzierung der Velowege von kantonaler Bedeutung finden wir eine Deckelung von maximal 2 Millionen Franken pro Jahr die oberste Limite. Für den Antrag von Markus Ammann, Kantonsstrassenbeschlüsse Verpflichtungskredite von Strassenprojekten mit Nettokosten von mehr als 15 Millionen Franken dem fakultativen Referendum zu unterstellen, hegen wir von der SVP-Fraktion durchaus auch eine gewisse Sympathie, vor allem wenn das Volk in der Abstimmung miteinbezogen wird. Aber je tiefer der Schwellenwert angesetzt wird, desto mehr werden die Strassenprojekte zu lokalen Bedeutungen. Ein Beispiel dafür wird in Zukunft unsere Ortsdurchfahrt von Schönenwerd sein. Darüber müsste der ganze Kanton Solothurn abstimmen. Auf der anderen Seite darf man auch sagen, dass der Schwellenwert von 25 Millionen Franken bis jetzt keinen Anlass zur Besorgnis seitens des Kantonsrats oder der Bevölkerung gegeben hat. Deshalb wird die SVP-Fraktion am Bewährten festhalten und den Antrag von Markus Ammann ablehnen.

Christof Schauwecker (Grüne). Mit dem Entscheid, Fonds, die ausserhalb der normalen Staatsrechnung geführt werden, in die Staatsrechnung zu integrieren - sprich mit HRM2 - ist es folgerichtig, dass jetzt auch der Strassenbaufonds in die normale Staatsrechnung überführt werden soll. Vorerst wird sich mit dieser Integration an der Beschaffung der Mittel nichts ändern. Das finden wir richtig. Mittel- bis langfristig werden in diesem Bereich Fragen auf uns zukommen, auf die wir Antworten finden müssen. Die Tendenz, dass auf unseren Strassen immer mehr Fahrzeuge elektrisch statt fossil unterwegs sind, ist aus unserer Sicht sehr erfreulich. Das führt jedoch in der jetzigen rechtlichen Situation in unserem Kanton - also mit der Befreiung der Elektrofahrzeuge von der Motorfahrzeugsteuer - dazu, dass tendenziell eher weniger Einnahmen aus dieser Quelle generiert werden. Ähnlich verhält es sich mit den Beiträgen aus den Treibstoffzöllen. Wir Grünen sind klar der Meinung, dass auch in Zukunft der Grundsatz gelten muss, dass der Strassenbereich von denjenigen finanziert werden soll, die die Strassen auch brauchen.

Nicht nur direkt, sondern auch indirekt im aktuellen Bereich durch die Treibstoffzollanteile oder die Beschränkung der Motorfahrzeugsteuer auf fossilbetriebene Fahrzeuge müssen wir Wege aus unserer Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen und Technologien finden. Unsere Systeme müssen jetzt fit gemacht werden für eine Zukunft, die ohne fossile Treib- und Brennstoffe auskommt. Zusammengefasst: Unser jetziges Strassenfinanzierungssystem funktioniert nur, wenn Benzin und Diesel importiert, verkauft und verbraucht werden. Wir müssen jetzt daran arbeiten, Finanzierungen nach dem Erdölzeitalter zu finden, und zwar in jedem Bereich.

Durch die Überführung des Strassenbaufonds in die allgemeine Staatsrechnung stellt sich auch die Frage nach dem Referendum für Strassenbauprojekte. Wir Grünen unterstützen deshalb den Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission und nicht etwa von Markus Ammann, wie mein Vorredner gesagt hat, den Betrag für ein Referendum von aktuell 25 Millionen Franken auf 15 Millionen Franken zu kürzen. Wir unterstützen das Vorhaben nicht nur deshalb, weil wir finden, dass mehr Strassen zu immer mehr Verkehr führen und weil wir finden, dass die Solothurner und Solothurnerinnen mitbestimmen sollen, ob Strassen gebaut werden oder nicht, sondern wir finden es nur logisch, dass alle Bauprojekte, die aus der allgemeinen Staatsrechnung finanziert werden, mindestens referendumstechnisch ähnlich behandelt werden sollen. Gemäss Aussagen des zuständigen Amtes - ich habe nach der Kommissionssitzung nachgefragt - wäre mit der neuen Grenze von 15 Millionen Franken in den letzten zehn Jahre gerade mal zwei Projekte dem fakultativen Referendum unterstellt gewesen, nämlich die erste Etappe der Passwangstrasse mit 21 Millionen Franken und die Salstrasse mit 17 Millionen Franken, wenn ich die Zahlen richtig in Erinnerung habe. Sie sehen, dass es sich wahrscheinlich in Grenzen halten wird. Der Vorschlag, den Betrag auf 15 Millionen Franken zu senken, finden wir in dieser Thematik einen pragmatischen Kompromiss. Er führt zu mehr Demokratie, aber nicht zu einer erheblichen Zunahme von Referenden. Zudem werden Regionen aus unserer Sicht nicht gegeneinander ausgespielt, denn es handelt sich um das fakultative Referendum und die Unterschriften dafür müssen zuerst gesammelt werden. Zum Schluss möchte ich - aus Grüner Sicht - zum erfreulichsten Punkt dieser Teilrevision kommen. Ich denke, dass ich Ihnen nicht klar machen muss, dass uns Grünen das Velo das liebste Verkehrsmittel ist. Ich bin aber auch froh, dass wir einen komfortablen und gut ausgebauten öffentlichen Verkehr haben, vor allem zwischen Solothurn und Schönenwerd. Wir finden, dass es an der Zeit ist, dass der Kanton für die Velowege von kantonaler Bedeutung zuständig zeichnet. Das Ziel ist, dass der Veloverkehr vor allem im Agglomerations- und im Nahverkehr an Attraktivität und Wichtigkeit gewinnt. Kurze Strecken sollen so öfters auch mit dem Velo zurückgelegt werden. Das Velo soll neu - viel mehr als heute schon - zum Alltagsfahrzeug werden. In dieser Vorlage ist auch das Verständnis wichtig, dass Velowege nicht gezwungenermassen direkt an eine Strasse angegliedert sein müssen. Wir finden es richtig und wichtig, dass Velowege, die zwar räumlich nicht auf oder unmittelbar neben einer Strasse sind, funktional aber einer konkreten Strasse zugeordnet werden können, in das Netz aufgenommen werden und so entsprechend in den Genuss dieser Revision kommen. Wir Grünen werden der vorliegenden Teilrevision des Strassengesetzes und dem Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission aus den erwähnten Gründen zustimmen.

Heiner Studer (FDP). Zuerst möchten wir uns für das Vorgehen bezüglich der Revision des Strassengesetzes bedanken, vor allem dafür, dass sich der Regierungsrat für eine Teilrevision entscheiden konnte. Einem Teil dieser Teilrevision haben wir bereits in der Dezember-Session 2018 zugestimmt. Weitere Anliegen, die während des Vernehmlassungsverfahrens eingegangen sind und Änderungen durch die Einführung von HRM2 sind damals natürlich nicht mit eingeflossen. Die Änderungen, die jetzt aufgenommen wurden, hat Georg Nussbaumer ausgeführt. Die nun vorliegende Teilrevision behandelt jetzt diese Themen und wir können feststellen, dass wir eine Vorlage vor uns haben, die wir unterstützen werden. In unserer Fraktion wurde über den Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission, dass Strassenbauprojekte mit Nettokosten von mehr als 15 Millionen Franken dem fakultativen Referendum unterstellt werden sollen, diskutiert. In der Teilrevision sind 25 Millionen Franken vorgesehen. Gemäss Auskunft des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) gibt es aber sehr wenig Projekte, die die Limite von 15 Millionen Franken - oder wie vorgesehen von 25 Millionen Franken - übersteigen. Dazu gehört auch das Projekt, das Christof Schauwecker erwähnt hat. Der erste Teil der Passwangstrasse wäre dem fakultativen Referendum nicht unterstellt worden, weil der Betrag unter 15 Millionen Franken lag. Das andere war ein Nachtragskredit, der später beantragt wurde. Viele Projekte liegen in der Grössenordnung von 5 Millionen Franken bis 15 Millionen Franken. Es würde also eine Zahl im Gesetz geändert, aber die Anzahl an Möglichkeiten für das Ergreifen des Referendums bleibt in etwa gleich. Ein weiterer Grund, der für das Beibehalten von 25 Millionen Franken spricht, sieht die Fraktion in der Einschränkung der Kompetenzen des Kantonsrats bei einer Reduktion auf 15 Millionen Franken. Eine grosse Mehrheit wird

den Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission ablehnen. Wir stimmen dem vorliegenden Beschlussesentwurf des Regierungsrats einstimmig zu.

Edgar Kupper (CVP). Unsere Fraktion unterstützt die Teilrevision des Strassengesetzes. Uns ist unter anderem wichtig, dass die Zweckbindung der Mittel und deren Einsatz, wie in der Praxis bewährt, bestehen bleiben. Damit ist gewährleistet, dass das umfangreiche kantonale Strassennetz unterhalten und erneuert werden kann. Dass mehr Mittel, nämlich 2 Millionen Franken pro Jahr, auch in die Velowege, in den Langsamverkehr, fliessen sollen, unterstützt unsere Fraktion ebenfalls und begrüsst diese Investitionen sehr. Wir sind grossmehrheitlich dafür, dass der Schwellenwert für das fakultative Referendum bei Verpflichtungskrediten für den Strassenbau bei 25 Millionen Franken bleibt. Als gewählte Volksvertreter soll der Kantonsrat abschliessend über vor allem gemeinde- oder regionsspezifische Kantonsstrasseninvestitionen bestimmen. Bei Projekten von kantonaler oder überregionaler Bedeutung - und das sind meistens Strasseninvestitionen von über 25 Millionen Franken - soll die Möglichkeit des fakultativen Referendums offen sein. In diesem Punkt schliessen wir uns dem Regierungsrat und der Finanzkommission an und lehnen den Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission grossmehrheitlich ab. Ich bitte Sie im Namen unserer Fraktion, das ebenfalls so zu machen.

Roland Fürst (Vorsteher des Bau- und Justizdepartements). Allzu viel muss nicht mehr gesagt werden. Die Meinungen gehen vor allem in einem Punkt auseinander und das ist das Referendum bei 15 Millionen Franken oder bei 25 Millionen Franken. Gestatten Sie mir, dass ich die Pro- und Kontraargumente kurz zusammenfasse. Das Wort «Salamitaktik» wurde genannt und das höre ich als Baudirektor nicht gerne. Ich möchte verhindern, dass eine Salamitaktik zum Zug kommt. Deshalb halte ich fest, dass die Salamitaktik in der Tendenz eher angewendet werden könnte, je kleiner der Betrag ist. Je höher der Betrag ist, desto weniger kommt sie zur Anwendung. Das zweite Argument, dass das Referendum demokratisch legitimer sei, wenn es tiefer angesetzt ist, bezweifle ich ebenfalls. Sie alle wurden vom Volk gewählt und sind somit demokratisch legitimiert. So zählt auch dieses Argument für mich nicht. Das Argument mit dem stärksten Gewicht ist das regionalpolitische. Wenn am linken Rand des Kantons ein Projekt geplant ist, interessiert das den Bürger am rechten Rand des Kantons vielleicht nicht sehr und es könnte sein, dass das Projekt dann aus regionalpolitischen Gründen abgelehnt wird. Wir möchten natürlich nicht, dass regionalpolitische Entscheide so stark gewichtet werden. Das würde den Kanton fast dazu zwingen, dass man «Päckli» machen müsste, indem man auch rechts etwas macht, wenn man links etwas macht, um so die regionalpolitischen Argumente vom Tisch zu haben. Das wurde seinerzeit bei den Umfahrungen Olten und Solothurn so gemacht. Als weiteres Argument wird die Privilegierung der Strasse genannt. Strassenprojekte sind nun mal viel stärker ortsgebunden als andere Projekte. Johannes Brons hat die Ortsdurchfahrt in Schönenwerd angesprochen. Diese kann nur in Schönenwerd und nicht beispielsweise in Langendorf, in Bettlach oder in Dulliken gebaut werden. Dadurch erhält das regionalpolitische Argument ein nochmals grösseres Gewicht. Last but not least war ein weiteres Argument, dass das nur selten vorkommen würde. Auch dieses Argument gilt aus meiner Sicht nicht. Es kommt zwar selten vor, aber wenn es vorkommt, ist das regionalpolitische Argument eben ein Thema. Mir scheint, dass das so nicht sein darf. Aus diesen Gründen bitte ich Sie, die Vorlage gemäss der Finanzkommission gutzuheissen und den Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission abzulehnen.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress, Ziffer I. § 2^{bis} Absatz 4, § 4 Absatz 2, § 4^{bis}, § 6 Absatz 1, § 8 und § 8^{bis}

Angenommen

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Zu § 8^{ter} Absatz 4 liegt ein Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vor.

Markus Ammann (SP). Obwohl der Regierungsrat bereits gesprochen hat, möchte ich gleichwohl noch etwas dazu sagen. Ich habe bereits gesagt, dass wir den Strassenbau nun ins ordentliche Budget zurückführen und so zu einer einigermaßen normalen Staatsaufgabe machen. Im Zusammenhang mit dem Referendum gibt man ihm aber noch immer eine sehr besondere Rolle. Das einzige für mich nachvollziehbare Argument, ist das, dass es im schlimmsten Fall alle zehn oder 20 Jahre zusätzlich zu einer kan-

tonalen Abstimmung kommt, die regionalpolitischen Charakter hat. Abgesehen von diesem Argument - und allenfalls das der Kantonsratskompetenz - gibt es meiner Meinung nach nur Argumente für die Senkung auf 15 Millionen Franken. Erstens - und das ist sehr einfach: Weder der Hochbau noch der Wasserbau - und auch das sind regionale oder lokale Projekte - noch sonst irgendeine Staatsaufgabe kennt dieses Spezialreferendum. Es ist ordnungspolitisch nicht nachvollziehbar, warum gerade der Strassenbau im Kanton Solothurn derart bevorzugt werden soll. Andere Kantone kennen diese Sonderrolle trotz allen regionalpolitischen Argumenten übrigens nicht. Der tiefere Betrag von 15 Millionen Franken ist deutlich näher bei der ordentlichen Schwelle des Finanzreferendums. Trotzdem kann der Kantonsrat ganze Sanierungen von Ortsdurchfahrten durchwinken. Das werden wir beim nächsten Geschäft «Ortsdurchfahrt Neuendorf» sehen. Dort sind die Kosten von rund 10 Millionen Franken kein Thema und kein Problem. Der Strassenbau und insbesondere auch die Sanierung von Strassen werden dadurch also kaum behindert. Die Senkung - wir haben es gehört - betrifft nur sehr wenig Projekte und das Referendum würde nur zum Tragen kommen, wenn das Projekt umstritten ist. Ansonsten würde es kein Referendum geben. Faktisch ist also trotz der Annäherung an die ordentliche Referendumshöhe kaum mit einer grossen Anzahl an Abstimmungen zu rechnen. Sollte das Referendum wider Erwarten doch einmal ergriffen werden, geht es um ein umstrittenes Projekt und umstrittene Projekte löst man am besten mit einem Volksentscheid. Damit erhöht die Senkung die Schwelle der demokratiepolitischen Legitimation des Strassenbaus ganz allgemein. Auch regionalpolitisch könnte man es anders sehen. Ein Referendum könnte mit der Diskussion zu einem regionalen Projekt zu mehr Verbundenheit im Kanton führen. Die Vergangenheit hat jedenfalls gezeigt, dass Abstimmungen über regionalpolitische Projekte - sei es im Strassenbau, im Hochbau oder im Wasserbau - kaum je zu einem Stolperstein für das Projekt geworden sind. Die Regionen im Kanton Solothurn sind bisher hoch solidarisch miteinander umgegangen und das wird sich in Zukunft nicht ändern. Zum letzten Argument der Salomitaktik kann ich sagen, dass bei einem tieferen Schwellenwert die Versuchung in der Verwaltung, Salomitaktik anzuwenden, vielleicht tatsächlich ein wenig höher ist. Ich habe allerdings Vertrauen in die Verwaltung, dass sie das nicht macht. Man muss aber auch sehen, dass das Gesamtrisiko, dass ein Projekt in eine falsche Richtung geht, geringer ist, wenn der Schwellenwert tiefer ist. Man muss also ehrlicherweise sagen, dass es kein Argument für die Sonderrolle mit diesem Schwellenwert gibt. Ich bin der Meinung, dass man dem Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission unbedingt folgen sollte.

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Wir stimmen nun über den Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission zu § 8^{ter} Absatz 4 ab.

Für den Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Dagegen
Enthaltungen

deutliche Mehrheit

§ 9, § 10, § 11 Absatz 2 und Absatz 3, § 20 Absatz 2, § 21 Absatz 3, § 22, § 23, § 24,
Ziffern II., III. und IV.

Angenommen

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Ich bitte die Stimmzählenden die Zahl der Anwesenden festzustellen, damit wir das Quorum ermitteln können. Ich halte fest, dass 92 Personen anwesend sind. Das Quorum beträgt 62. Wir kommen zur Schlussabstimmung.

Kein Rückkommen.

Für Annahme des Beschlussesentwurfs
Dagegen
Enthaltungen

92 Stimmen
0 Stimmen
1 Stimme

Der bereinigte Kantonsratsbeschluss lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 40 Absatz 2 und Artikel 120 der Verfassung des Kantons Solothurn (KV) vom 8. Juni 1986, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 25. Februar 2020 (RRB Nr. 2020/271), beschliesst:

I.

Der Erlass Strassengesetz vom 24. September 2000 (Stand 1. Januar 2019) wird wie folgt geändert:

Ingress (geändert)

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 40 Absatz 2 und Artikel 120 der Verfassung des Kantons Solothurn (KV) vom 8. Juni 1986, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 28. Februar 2000, beschliesst:

§ 2^{bis} Abs. 4 (geändert)

⁴ Der Regierungsrat ist ermächtigt, alle dazu nötigen Massnahmen zu beschliessen. Er ist insbesondere ermächtigt, Vereinbarungen mit anderen Kantonen abzuschliessen.

§ 4 Abs. 2 (geändert)

² Auf Feld-, Flur-, Wald-, Reit-, Ufer-, Fuss- und Wanderwege sowie Velowege, welche nicht im Eigentum von Bürgergemeinden oder Privaten stehen, findet das Gesetz subsidiär Anwendung.

§ 4^{bis} (neu)

Velowege und Fusswege

¹ Velo- und Fusswege können auf oder getrennt von Kantons- oder Gemeindestrassen geführt werden.

² Velo- und Fusswege, welche getrennt von der Strasse geführt werden, werden jener Strasse zugeordnet, welcher sie funktional angehören.

³ Planung, Bau, Finanzierung und Unterhalt der spezifischen Ausgestaltung von Velowegen von kantonaler Bedeutung, die über Gemeindestrassen führen, liegen in der Zuständigkeit des Kantons.

⁴ Der Regierungsrat bezeichnet die Velowege von kantonaler Bedeutung. Die kantonale Velowegplanung unterliegt § 3 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978.

§ 6 Abs. 1 (geändert)

¹ Zum Strassenareal gehören Fahrbahn, Velo- und Fusswege, Bushaltstellen, alle technischen Anlagen und Kunstbauten sowie Böschungen, Bankette und integrierte Gestaltungselemente.

Titel nach § 6 (geändert)

2. Planung und Finanzierung

§ 8

Aufgehoben.

§ 8^{bis} (neu)

Grundsatz Finanzierung

¹ Die Kosten für Planung, Projektierung, Bau und Unterhalt der Strassen trägt das für die Arbeit zuständige Gemeinwesen.

§ 8^{ter} (neu)

Finanzierung Kantonsstrassen

¹ Der Kanton finanziert seine Strassenbau- und Strassenunterhaltskosten in erster Linie aus den Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und im Weiteren mit den Beiträgen des Bundes aus dem Treibstoffzoll und dem Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

² Der Kantonsrat entscheidet im Rahmen des Budgets über den Anteil der dem Kanton zustehenden leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, welche nicht der Strassenrechnung zugewiesen wird.

³ Der Kantonsrat beschliesst aufgrund eines vom Regierungsrat erstellten Mehrjahresprogramms die Verpflichtungskredite für den Neubau, die Änderung und den baulichen Unterhalt von Kantonsstrassen unter Vorbehalt von Absatz 4.

⁴ Kantonsratsbeschlüsse über Verpflichtungskredite für Strassenprojekte mit Nettokosten von mehr als 25 Mio. Franken unterstehen dem fakultativen Referendum.

§ 8^{quater} (neu)

Beiträge der Gemeinden

¹ Die Gemeinden beteiligen sich an den Kosten für Planung, Projektierung und Bau von Kantonsstrassen sowie für die spezifische Ausgestaltung von Velowegen von kantonaler Bedeutung, die über Gemeindestrassen führen oder Netzlücken schliessen, mit einem Beitrag von 5-50%, sofern mit dem Projekt Verkehrsbeziehungen neu geschaffen oder wesentlich verändert werden.

² Die Höhe des Beitrags richtet sich nach einem durch Verordnung des Regierungsrates festgesetzten Schlüssels, der die Funktion der Strasse, das Interesse der Gemeinde und deren Einwohnerzahl berücksichtigt.

³ Bei ausserordentlich hohen Kosten für Kunstbauten wie Hangsicherungen, Brücken, Unterführungen u.a. kann der Regierungsrat den Beitragssatz der Gemeinde für diese Aufwendungen maximal auf die Hälfte reduzieren.

⁴ Der Regierungsrat kann ausnahmsweise auch dann eine vom Schlüssel nach Absatz 2 abweichende Kostenbeteiligung festsetzen, wenn ein Sonderbauwerk auf dem Gebiet mehrerer Gemeinden liegt und die Anwendung des Schlüssels zu offensichtlich stossenden Ergebnissen führt.

⁵ Der Kanton erhebt, unter Vorbehalt von § 14, keine Erschliessungsbeiträge von Privaten.

§ 9

Aufgehoben.

§ 10

Aufgehoben.

§ 11 Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (aufgehoben)

² Öffentliche Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder sind Sache der Gemeinde.

³ Aufgehoben.

§ 20 Abs. 2 (aufgehoben)

² Aufgehoben.

§ 21 Abs. 3 (geändert)

³ Der Winterdienst des Kantons beschränkt sich auf die Freihaltung und Glatteisbekämpfung der Bahnen. Die Gemeinden sind zur Schneeräumung und Glatteisbekämpfung auf den Fuss- und Velowegen an Kantonsstrassen verpflichtet.

Titel nach § 21

5. (aufgehoben)

§ 22

Aufgehoben.

§ 23

Aufgehoben.

§ 24

Aufgehoben.

II.

Der Erlass Gesetz über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 23. Juli 1961 (Stand 1. Januar 1993) wird wie folgt geändert:

§ 5 Abs. 3 (neu)

³ Über die Zuordnung der Motorfahrzeugsteuererträge zu den Verwendungszwecken gemäss Absatz 1 und 2 entscheidet der Kantonsrat im Rahmen des Voranschlags.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Die Gesetzesänderung tritt per 1. Januar 2021 in Kraft.

SGB 0032/2020

Neuendorf, Dorfstrasse, Abschnitt Gemeindegrenze Niederbuchsiten bis Fridastrasse, Sanierung Ortsdurchfahrt mit Instandsetzung / Neubau Kunstbauten; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Es liegen vor:

a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrats vom 18. Februar 2020:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 8 Absatz 1 des Strassengesetzes vom 24. September 2000, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 18. Februar 2020 (RRB Nr. 2020/201), beschliesst:

1. Für die Realisierung «Neuendorf, Dorfstrasse, Abschnitt Gemeindegrenze Niederbuchsiten bis Fridastrasse» wird ein Verpflichtungskredit von brutto 9,37 Mio. Franken (inkl. MWST.) bewilligt (Basis Schweizerischer Baupreisindex, Teilindex Tiefbau, Stand 1. Oktober 2018. Davon in Abzug kommen die Beiträge der Bundessubventionen Massnahmen Agglo AareLand und für den Einbau eines lärm-dämmenden Strassenbelages.
 2. Der Verpflichtungskredit nach Ziffer 1 verändert sich um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten.
 3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
- b) Zustimmender Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 30. April 2020 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.
- c) Zustimmender Antrag der Finanzkommission vom 10. Juni 2020 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Georg Nussbaumer (CVP), Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Beim vorliegenden Projekt geht es darum, die Mittelgäu-Strasse als eine der zwei Achsen zwischen den Zentren Olten und Oensingen zu sanieren und damit eine Lücke zu schliessen, nachdem die Ortsdurchfahrten der Nachbardörfer bereits saniert wurden. Der Strassenabschnitt, der eine Länge von rund 1900 Meter aufweist, soll total saniert werden. Dabei muss man aber wissen, dass hier sehr viele Kunstbauwerke mit dabei sind, unter anderem auch deshalb, weil rund 900 Meter dieses Strassenabschnitts entlang des Mittelgäubachs führen, was sehr viele Kunstbauwerke braucht. Das macht die Sache relativ teuer, auch weil die ganze Fundation der Strasse und die Entwässerung vollständig erstellt werden müssen. Zudem muss erwähnt werden, dass der Dorfkern von Neuendorf im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung der Schweiz (ISOS) verzeichnet ist. Das hat ebenfalls Auswirkungen, vor allem bei einem Punkt, der umstritten ist. Ich werde darauf zurückkommen. Die Anlagen beinhalten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nur geringfügige Anpassungen. Anders sieht es beim Fussgängerverkehr aus. Die Längsverbindungen in Form eines Gehweges wird innerorts auf der ganzen Länge ergänzt. Der Langsamverkehr oder der Veloverkehr erhält so gesehen keine Verbesserung. Dazu ist allerdings anzumerken, dass die kantonale Jurasüdfussstrecke Nr. 50 nördlich der Gemeinde verläuft. Darüber haben wir vorhin gerade abgestimmt und ich denke, dass das eine gute Sache ist, weil sich diese auf Nebenstrasse befindet. Ich habe sie letzten Sonntag befahren und es ist schön, wenn man so verkehrsfrei radeln kann. Solches hilft diesem Verkehr ganz eindeutig. Die Gesamtkosten des Vorhabens belaufen sich auf rund 10,32 Millionen Franken. Davon sind 7,55 Millionen Franken für den Strassenbau und 2,77 Millionen Franken für Kunstbauten vorgesehen. Abzüglich des bereits bewilligten Kredits für die Projektierungskosten, die in den Jahren 2013 bis 2015 angefallen sind, belaufen sich die Kosten auf brutto 9,7 Millionen Franken. Wenig überraschend gab es in der Kommission Fragen zur Bushaltestelle, die als Fahrbahnhof im Dorfkern vorgesehen ist. So wurde die Frage gestellt, ob das wirklich nötig sei. Das Amt hat aber klar dargelegt, dass aufgrund der Bestimmungen des erwähnten Ortsbildschutzes, der bestehenden Bebauungssituation und des Dorfbaches die heutige Situation nur in beschränktem Umfang verändert werden kann. Die Umgestaltungsmassnahmen sind mit den Vorgaben des Ortsbildschutzes und den anderen gesetzlichen Rahmenbedingungen wie beispielsweise dem Behindertengesetz

abzugleichen. Im Vorfeld wurden entsprechend verschiedenste Varianten geprüft. Am Schluss ist aber aufgrund der Besitzverhältnisse, des Behindertengleichstellungsgesetzes und des Ortsbildschutzes nur eine Variante übriggeblieben, nämlich die des Fahrbahnhaltens. Obwohl die Gemeinde zum heutigen Zeitpunkt mit dieser Lösung nicht glücklich ist, sieht das Amt keine andere Möglichkeit. Immerhin ist es üblicherweise so, dass man Fahrbahnhalte nur dort macht, wo man es nicht gleich zweimal hintereinander machen muss. Es wurden auch Fragen bezüglich Lärmbelastungen gestellt. Unter anderem wurde gefragt, ob die Einführung von Tempo 30 geprüft wurde. Man hat festgestellt, dass das grundsätzlich immer Bestandteil der Abklärungen bei Lärmsanierungsprojekten ist. Im vorliegenden Fall ist es aber so, dass ein lärmdämmender Strassenbelag eingebaut wird, der rund 5 Dezibel bringt. Das klingt nach wenig, ist effektiv aber viel und wird sehr stark helfen, dass die Lärmbelastungen sinken werden. Ansonsten war das Projekt in der Kommission unumstritten und wurde letztlich mit 14:0 Stimmen bei keiner Enthaltung gutgeheissen.

Heiner Studer (FDP). Die Sanierung der doch viel befahrenen Dorfstrasse in Neuendorf ist sicher notwendig. Teilsanierungen respektive der jährliche Unterhalt werden bereits seit längerer Zeit nicht mehr oder nur reduziert ausgeführt. Auch ist die Sicherheit der Strassenbenutzer, vor allem der Velofahrer und Fussgänger, schon länger nicht mehr gewährt. Bei der Projektierung mussten einige Rahmenbedingungen erfüllt werden, zum Beispiel der angrenzende Bach, der einschränkt, die engen Verhältnisse zwischen den bestehenden Häusern und auch die Erhaltung des erwähnten schützenswerten Ortsbildes. Das hat dann auch gewisse Leitplanken für die Projektierung bedeutet, was sich gut sichtbar bei den Bushaltestellen auswirkt. Es ist nicht möglich, überall Bushaltebuchten zu erstellen. So sind auch Fahrbahnhalte für den Bus vorgesehen und das müssen die Gemeinde Neuendorf und die Strassennutzer in Kauf nehmen. Für den Veloverkehr und die Fussgänger wurde eine Verbesserung erreicht. Man kann sagen, dass man bei den vorliegenden Verhältnissen das Bestmögliche gemacht hat. Zusammengefasst kann ich sagen, dass die FDP/Die Liberalen-Fraktion einstimmig für die Sanierung der Dorfstrasse in Neuendorf ist und sich für den Verpflichtungskredit von 9,37 Millionen Franken ausspricht.

Remo Bill (SP). Die Dorfstrasse Neuendorf, die von Niederbuchsiten nach Hägendorf führt, ist eine Kantonsstrasse. Sie hat die Funktion einer Verbindungsstrasse zwischen den Zentren Olten und Oensingen und eine regionale Bedeutung. Die Verkehrsmenge variiert je nach Abschnitt zwischen 4000 bis 9000 Fahrzeuge pro Tag. Der Strassenkörper mit einer Länge von ca. 2 Kilometern weist in weiten Teilen Beschädigungen im Oberbau auf und muss umfassend saniert werden, ebenso die zahlreichen Kunstbauten im Innerortsbereich, bei denen Sanierungs- oder Erneuerungsbedarf besteht. Die formulierten Zielsetzungen für das vorliegende Projekt wurden im Projektbeschrieb aufgenommen und sind in den Projektplänen im Anhang ersichtlich. Die Strasse trägt unter anderem auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer, besonders für den Langsamverkehr, bei. Das Projekt trägt zudem zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und zur Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes, zur Lärmreduktion in Siedlungsgebieten, zur Substanzerhaltung und zur Werterhaltung der Kunstbauten bei. Das vorliegende Projekt nimmt auch Rücksicht auf das Ortsbild Neuendorf, das von nationaler Bedeutung ist. Fazit: Das Projekt ist ein sorgfältig erarbeitetes Sanierungs- und Instandhaltungsprojekt. Die Fraktion SP/Junge SP wird der Vorlage mit einem Verpflichtungskredit von brutto 9,37 Millionen Franken zustimmen.

Johannes Brons (SVP). Die Strassensanierung auf einer Länge von ca. 2 Kilometern in Neuendorf, inklusive den Kunstbauten, ist schon lange ein Thema, denn diese Strasse ist wirklich in einem sanierungswürdigen Zustand. Von Schönenwerd aus fahre ich diese Strecke einige Male im Jahr. Verglichen mit dem übrigen Fahrweg bis nach Solothurn ist mir dieser Abschnitt immer besonders aufgefallen. Auf der holprigen Strasse durch das Dorf fahren alle viel langsamer, im Gegensatz zu sanierten Strassen mit Kunstbauten und lärmdämmenden Strassenbelägen. Eigentlich wollte ich die Bushaltestellen auf der Fahrspur bemängeln. Uns wurde aber glaubhaft aufgezeigt, dass eine behindertengerechte Bushaltestelle auf der Fahrbahn unumgänglich ist. Dabei spielen sicherlich die Bestimmungen des Ortsbildschutzes, die bestehende Bebauungssituation und der Dorfbach neben der Strasse eine grosse Rolle. Immerhin sind die anderen behindertengerechten Bushaltestellen in Buchten vorgesehen. Eine interessante Feststellung für mich ist, dass im Kanton Solothurn jährlich 14 Millionen Franken erforderlich sind, um den Erhalt von Kunstbauten sicherstellen zu können. In diesem Projekt werden ca. 2,6 Millionen Franken verbaut. Die SVP-Fraktion wird dem Geschäft einstimmig zustimmen.

Christof Schauwecker (Grüne). Kurz gesagt: Die Grüne Fraktion wird dem vorliegenden Projekt und dem dazugehörigen Verpflichtungskredit zustimmen. Als wir uns mit dem Projekt auseinandergesetzt hat-

ten, war die erste Reaktion, dass eine Strassensanierung ohne Veloweg nicht mehr zeitgemäss ist und für uns nicht in Frage kommt. Bei näherem Betrachten sieht es jedoch anders aus. Bei den eingeschränkten räumlichen Verhältnissen ist es nicht möglich, den Velos neben dem motorisierten Individualverkehr auf dieser Strasse genügend Platz einzuräumen. Weil es für Velofahrende annehmbare Alternativrouten gibt, sehen wir hier keinen Grund, um gegen dieses Projekt Opposition zu führen. In der Diskussion zum Projekt wurde oft die Kritik geäussert, dass die Bushaltestelle Kirche Nord nach wie vor auf der Fahrbahn und nicht wie die anderen in einer Bucht sein wird. Aus Grüner Sicht sind für eine Bushaltestelle vor allem zwei Punkte wichtig. Erstens muss sie für die Passagiere gut erreichbar sein und zweitens sollte sie so gestaltet sein, dass auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität das barrierefreie Ein- und Aussteigen möglich ist. Im vorliegenden Projekt sind diese Punkte zufriedenstellend gelöst. Die beiden Punkte sind höher zu gewichten, als dass die Autos nicht hinter dem Bus warten müssen. Zudem handelt es sich nur um eine solche Busfahrbahnhaltestelle im Projektperimeter. Die Dorfstrasse von Neuendorf wird vom motorisierten Individualverkehr zwar durchaus frequentiert. Wir reden hier aber nicht von Dimensionen wie beispielsweise auf einer viel befahrenen Hauptstrasse oder auf einer Einfahrtsachse einer grossen Stadt. Das Problem hält sich also in ziemlich engen Grenzen. Beim momentanen Halbstundentakt auf dieser Strecke handelt es sich auch nur um zwei mögliche Stopps pro Stunde. Das sollte für jeden Autofahrer und jede Autofahrerin vertretbar sein. So viel darf der ÖV den MIV einschränken. Ein anderer Punkt, der bei uns zu diskutieren gab, sind die vorgeschlagenen lärmindernden Massnahmen. Wir begrüssen es, dass ein lärmschluckender Belag eingebaut werden soll. Wir bedauern jedoch, dass nicht auch gleichzeitig Tempo 30 eingeführt wird. Das Amt hat mir auf meine Nachfrage konkrete Zahlen dazu geliefert. An der Kommissionssitzung konnte keine Auskunft darüber gegeben werden, weil die Zahlen gerade nicht bekannt oder auffindbar waren. Der vorgesehene lärmschluckende Belag - der sogenannte SDA 8.12er Belag - hat eine Anfangswirkung von 3 Dezibel bis 4 Dezibel und nicht, wie in der Kommission ausgeführt wurde, 5 Dezibel. Die Reduktion von 3 Dezibel wirkt in etwa wie die Halbierung des Verkehrs auf der entsprechenden Strasse. Das bedeutet, dass alle anliegenden 69 Gebäuden - und damit rund 200 Menschen - zur Anfangszeit unter dem Lärmgrenzwert liegen werden. Mit dem Alter mindert die lärmdämpfende Wirkung des Belags, so dass am Schluss nur noch ca. 1 Dezibel lärmindernde Wirkung erzielt werden kann. Von den anfangs 69 Gebäude werden so nur noch ca. acht Gebäude entsprechend vor Strassenlärm geschützt. Wir finden das eine magere Ausbeute. Studien zeigen, dass mit Tempo 30 eine Reduktion von bis zu 2 Dezibel gewonnen werden könnte. Wenn man das für die Dorfstrasse von Neuendorf anwendet, kommt man zum Schluss, dass mit dem lärmindernden Belag, kombiniert mit Tempo 30, alle Liegenschaften dauerhaft unter den Grenzwert gebracht werden können. Ein solcher Belag muss nach ca. acht bis zehn Jahren erneuert werden. Tempo 30, einmal eingeführt, muss nie wieder erneuert werden. So könnte man auch die langfristigen Kosten tief halten. An dieser Stelle bitten wir das AVT, bei Lärmsanierungen und zwecks Verkehrssicherheit von Dorfdurchfahrten und anderen wichtigen Verkehrsachsen in Zukunft auch immer Tempo 30 zusammen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Wir erwarten auch, dass eine Temporeduktion ernsthaft geprüft wird, wenn eine wichtige Verkehrsachse mit Mischverkehr ohne Velostreifen saniert wird. Wie eingangs erwähnt wird die Grüne Fraktion dem Geschäft jedoch wie vorliegend zustimmen.

Peter Kyburz (CVP). Die Sanierung und teilweise Neugestaltung einer Dorfstrasse scheint auf dem Papier eine ganz einfache Sache zu sein. Eine Gemeinde und besonders ihre Einwohner sind bei einem solchen Projekt aber gefordert - erst recht, wenn das Dorf ein schützenswertes Dorfbild von nationaler Bedeutung hat, so wie das bei Neuendorf der Fall ist. Die Verkehrssicherheit muss eingehalten werden, die Kunstbauten müssen saniert werden, das Behindertengleichstellungsgesetz muss eingehalten, der ÖV verbessert und der Lärm reduziert werden. Schliesslich muss der Dorfbach naturnahe und vor Hochwasser gesichert gestaltet sein. Das ist eine sehr grosse Aufgabe. Deshalb wundert es unsere Fraktion nicht, dass 13 Einsprachen eingegangen sind. Eine Gemeinde muss einen Entwicklungsprozess bei der Umgestaltung ihres Zentrums machen. Das AVT hat in Neuendorf eine gute Informationsveranstaltung durchgeführt. Der Projektleiter muss aber nicht nur ein guter Strassenfachmann sein, sondern er muss auch ein guter Kommunikator sein - miteinander reden und Lösungen finden. Die CVP/EVP/glp-Fraktion will, dass Neuendorf und das AVT diesen Prozess weiterführen und anschliessend ein bereinigtes Projekt umsetzen. Unsere Fraktion stimmt dem Beschlussesentwurf einstimmig zu. Bei innovativen Gemeinden konnte man bereits beobachten, dass das Ganze mit einem Fest abgerundet wurde, wenn die Neugestaltung des Dorfkerns abgeschlossen war und die Hauptarbeiten ausgeführt waren. Ich bitte Neuendorf und das AVT, diesen Weg auch zu gehen und freue mich, wenn wir das Strassenfest in Neuendorf machen können.

Sandra Kolly (CVP). Als Neuendorferin und auch als Gemeinderätin möchte ich kurz etwas zu diesem Geschäft sagen, speziell zur erwähnten Fahrbahnhaltestelle für den Bus bei der Kirche. Die Sanierung der Dorfstrasse von Neuendorf - sie führt übrigens von Neuendorf nach Härkingen und nicht nach Hägendorf - ist dringend nötig. Die Strasse ist teilweise in sehr schlechtem Zustand. Zudem sind der Veloverkehr und auch die Fussgänger zum Teil gefährlichen Situationen ausgesetzt, weil Velowege oder Trottoirs fehlen. Wir freuen uns ebenfalls, wenn es auf der Dorfstrasse einen lärmdämmenden Belag gibt. Das bringt sicher etwas. Das sieht man am Beispiel von Niederbuchsiten. Das ist etwas gänzlich anderes als die Buckelpiste in Neuendorf. Ich darf sagen, dass die Infoveranstaltung, die der Kanton durchgeführt hat, für die Neuendorfer Bevölkerung sehr gut war. Es sind sehr viele Einwohner gekommen - viel mehr, als wir erwartet hatten - und das Projekt ist auf sehr viel Akzeptanz gestossen. Einzig die Fahrbushaltestelle bei der Kirche ist ein Punkt, mit dem die dortigen Anwohner und der Gemeinderat nicht einverstanden waren. Bis jetzt konnte der Bus in einer Haltebucht halten, was ideal war. Deshalb haben wir die Fahrbahnhaltestelle als Verschlechterung empfunden. Wir wissen, dass wir das Behindertengleichstellungsgesetz einhalten müssen und das Neuendorfer Dorfbild eine schweizweite Bedeutung hat und im ISOS-Inventar verzeichnet ist. Trotzdem hatten wir die Befürchtung, dass es einen Rückstau gibt, weil bei diesem Abschnitt auch die Neustrasse in die Dorfstrasse einbiegt. Deshalb haben wir Einsprache erhoben und gesagt, dass der Kanton nochmals prüfen soll, ob nicht doch eine Haltebucht möglich ist. In der Zwischenzeit hat ein Augenschein stattgefunden und ich darf sagen, dass der Kanton uns klipp und klar gesagt hat, dass man diese Idee begraben kann. Ich muss ehrlicherweise zugeben, dass vieles dafür spricht, weil wir weiter vorne, dort wo der Bus hält, dem Eigentümer eine Kante von 22 cm vor das Grundstück bauen müssten. Dass wir ihm das nicht zumuten können, sieht auch der Gemeinderat ein. Die Haltestelle kann nicht weiter nach vorne verlegt werden, so dass sie weiter nach hinten gehen muss und dort befindet sich der Mittelgäubach. Das würde doch massive Eingriffe in das Dorfbild bedeuten, weil das eine bestehende Baumallee tanigeren würde. Mir persönlich ist wichtig, dass sichergestellt wird, dass der Bus wirklich nur so lange hält, dass die Fahrgäste ein- und aussteigen können und dass es allenfalls eine Wartezone gibt, falls der Bus Fahrplanzeiten ausgleichen müsste, wenn er zu früh unterwegs ist und damit nicht länger als nötig auf der Fahrbahn steht. Zudem müsste auch ein Billettautomat für die Fahrgäste, die kein Abo oder Smartphone haben, geprüft werden. Auch so kann man viele Verzögerungen bereits wieder verhindern, wenn sie das Billett nicht im Bus lösen müssen. Fazit: Auch wenn ich mit der Fahrbahnhaltestelle nicht ganz glücklich bin und lieber wieder eine Bucht gehabt hätte, stehe ich trotzdem voller Überzeugung hinter diesem Projekt, denn es ist ansonsten wirklich sehr gut ausgearbeitet. Deshalb stimme ich dem Geschäft auch aus voller Überzeugung zu.

Simon Esslinger (SP). Ich muss zugeben, dass ich noch nie durch Neuendorf gefahren bin. Trotzdem finde ich die Diskussion interessant. Es ist anspruchsvoll, den Spagat im Spannungsfeld zwischen den verschiedenen Bedürfnissen - Verkehrsfluss versus Anwohner und Anwohnerinnen - zu machen. Ich habe von den Grünen gehört, dass wir in diesem Bereich von 70 Erleichterungen reden, die wir im Rahmen eines Lärmsanierungsprojekts besprochen haben. Das finde ich gewaltig und so habe ich bei Ortsdurchfahrten den Anspruch, dass diese heute zukunftsorientiert gestaltet werden. Aus meiner Sicht stelle ich fest, dass wir hier den Verkehr glücklicherweise verlangsamen und keine Bushaltebucht haben. Nicht nachvollziehen kann ich, warum der Kanton Solothurn kantonsweit erst bei einer Dorfdurchfahrtstrasse Tempo 30 eingeführt hat. Ich bin der Meinung, dass im Einzelfall die Ernsthaftigkeit, die Prüfung vom Tempo 30 wirklich zu machen, seitens des AVT abschliessend fehlt.

Thomas Studer (CVP). Ich möchte mich zum Abschnitt 6, Nachhaltigkeit, äussern. Ich habe bereits in unserer Fraktion gesagt, dass diese Strassensanierung ein grosses Projekt und fast ein Neubau ist. Man macht einen neuen Belag und einen neuen Unterbau. Auch die Werkleitungen werden neu gemacht, weil sich diese Chance bei einer Sanierung jeweils anbietet. Chancen gibt es bei einer solchen Strasse nicht so schnell wieder. In Kapitel 6, Nachhaltigkeit, habe ich gelesen, dass die Sanierung mit der Ortsplanung, die sich in Arbeit befindet, korrespondiert. Bei einer Ortsplanung muss man sich auch immer Gedanken über die Strategie bezüglich der Nachhaltigkeit für die Zukunft machen. Ich komme auf den Punkt: Mir geht es darum, dass man bei einer Komplettsanierung einer solch langen Dorfstrasse einen Wärmeverbund in Betracht ziehen müsste. Es müsste ein Leerrohr in den Boden gelegt werden, damit man zu einem späteren Zeitpunkt die Chance hat, die Energiewende zu vollziehen. Wir haben die Energiestrategie 2050, die wir versuchen durchzumursen und jede Partei hat andere Ideen dazu. Ich denke, dass diese Idee eine handfest ist und Wirkung hätte. Eine Wärmeleitung hat eine Lebensdauer von 60 Jahren bis 80 Jahren. Sie kann also durchaus auch einige Jahre im Voraus in den Boden gelegt werden, bevor man Anschlüsse tätigt. Ich komme aus Niederbuchsiten und bin jahrelang in Neuendorf zur

Schule gegangen. Ich weiss also, wie Neuendorf aussieht und das wäre eine Chance für die Gemeinde. Auf diesem Weg gebe ich Sandra Kolly nochmals mit in den Gemeinderat und in die Ortsplanung, dass sie sich erneut überlegen sollen, diese wichtige Komponente bei dem Projekt miteinzubeziehen. Diese Chance kommt nie wieder. Peter Kyburz hat vorhin von Innovation gesprochen. Ich kann mich erinnern, dass die Sanierungsarbeiten in Kestenholz vor zehn Jahren oder 15 Jahren begonnen wurden. Kestenholz hat die Leitungen in den Boden gelegt und heute hängt ein Wärmeverbund daran, der für die Region eine wichtige Bedeutung hat, nicht zuletzt auch für den Wald. Ich habe Herzblut für den Wald und das Holz, welches man in der Region verwerten können will. Denken Sie daran, dass es viel einfacher ist, der Region auf diese Weise zu helfen als mit irgendwelchen Subventionen. Ich hoffe, dass das nochmals aufgenommen werden kann. Es ist durchaus möglich, dass ein Energieversorger aus der Region diese Aufgabe übernehmen kann. Das muss keinen Konflikt geben. Denken Sie daran - wenn nicht jetzt, dann hoffentlich in der Zukunft - dass solche wichtige Angelegenheiten miteinbezogen werden.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress, Ziffern 1., 2. und 3.

Angenommen

Kein Rückkommen.

Für Annahme des Beschlussesentwurfs
Dagegen
Enthaltungen

Grosse Mehrheit
x Stimmen
2 Stimmen

A 0103/2019

Auftrag Rémy Wyssmann (SVP, Kriegstetten): Steuerehrlichkeit bei den Staatsbetrieben

Es liegen vor:

- a) Wortlaut des Auftrags vom 26. Juni 2019 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 26. November 2019:

1. *Vorstosstext:* § 90 Abs. 1 Bst. b) c) und i) des kantonalen Steuergesetzes (BGS 614.11) sind neu wie folgt zu fassen:

b) der Staat Solothurn und seine Anstalten, ausgenommen jene Tätigkeiten, bei denen sie kommerziell tätig sind oder sich im Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern befinden;

c) die solothurnischen Gemeinden, Zweckverbände und Synodal- oder kantonalen Organisationen der Landeskirchen sowie ihre Anstalten und Stiftungen, ausgenommen jene Tätigkeiten, bei denen sie kommerziell tätig sind oder sich im Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern befinden.

i) juristische Personen, die öffentliche oder gemeinnützige Zwecke verfolgen, für den Gewinn und das Kapital, die ausschliesslich und unwiderruflich diesem Zwecke gewidmet sind, ausgenommen jene Tätigkeiten, bei denen sie kommerziell tätig sind oder sich im Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern befinden

2. *Begründung:* Ob Installationsgeschäfte, Gartenbau, Gastronomie, Catering, medizinische, notarielle oder juristische Dienstleistungen: Die Unternehmer dieses Kantons werden immer mehr von Staatsbetrieben konkurrenziert. Obwohl diese Staatsbetriebe mit ungleich mehr finanziellen und personellen Ressourcen ausgestattet sind, profitieren sie gleichzeitig von der Steuerbefreiung. Diese zweifache Privilegierung führt zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung, welche nicht nur aus ordnungspolitischer Sicht längst abgeschafft gehört. In Beantwortung der IP 2017/1752 hat der Regierungsrat versprochen, diese Wettbewerbsverzerrung im Rahmen der Steuervorlage abzuschaffen. In der Steuervorlage war aber die Abschaffung der Steuerprivilegierung nur für Staatsbetriebe vorgesehen, welche keine hoheitlichen oder gesetzlichen Aufgaben erfüllen. Diese zwischenzeitlich wieder verworfene «Korrektur» hät-

te alte Steuerschlupflöcher bestätigt und eine substantielle Besserung verhindert, was auch vom Regierungsrat zugestanden wurde, indem er lediglich von einem betroffenen tiefen sechsstelligen Betrag sprach. Einziges Abgrenzungskriterium muss deshalb sein, ob sich die öffentliche Hand und seine Betriebe im Wettbewerb mit Dritten befinden oder kommerziell tätig sind.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Ausnahmen von der Steuerpflicht nach § 90 Abs. 1 lit. b und c StG: Anstalten des Kantons und der Gemeinden, die rechtlich verselbständigt sind und damit eigene Rechtspersönlichkeit haben, sind nach geltendem Recht (§ 90 Abs. 1 lit. b und c StG) wie die Gemeinden selbst vollständig von der Steuerpflicht befreit. Davon ausgenommen ist die Grundstückgewinnsteuer (§ 48 Abs. 1 lit. d StG). Diese Befreiung wird nicht erst mit dem vorliegenden Auftrag kritisiert, sondern ist in der letzten Zeit auf breiter Front in die Kritik geraten, weil öffentlich-rechtliche Anstalten nicht nur Aufgaben der Gemeinwesen erfüllen, sondern auch Leistungen in Konkurrenz zu privaten Unternehmen am Markt erbringen. Zu nennen sind der Verkauf von Energie, wobei für einige Energieträger Monopole bestehen, und zum Teil sind die Anstalten auch im Installationsgeschäft (Elektro, Sanitär, Heizung) tätig. Die Steuerbefreiung wird als ungerechtfertigter Wettbewerbsvorteil angesehen (vgl. Interpellation Fraktion FDP. Die Liberalen: Ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile durch Steuerprivilegierungen und unsere Stellungnahme vom 23. Oktober 2017, RRB Nr. 2017/1752). Das Bundesrecht lässt eine Differenzierung zu. Denn gemäss Art. 23 Abs. 1 lit. b und c StHG sind die kantonalen und kommunalen Anstalten „nach Massgabe des kantonalen Rechts“ von der Steuerpflicht befreit. Entsprechend haben verschiedene Kantone die kommunalen und zum Teil auch die kantonalen Anstalten nur für den Gewinn und das Kapital von der Steuerpflicht befreit, die öffentlichen Zwecken dienen. Sie unterliegen aber der Steuer für ihre gewerblichen und industriellen Betriebe (z.B. LU, AG), die im Wesentlichen Erwerbszwecken dienen (BL) oder soweit sie Gewinne in Konkurrenz mit privaten Unternehmen erzielen (BE). Wir erachten in der heutigen Zeit eine rechtsformunabhängige Besteuerung von Unternehmen nach wie vor als sachgerecht.

Wir haben bereits in der ersten Vorlage zur Umsetzung der Steuerreform und der AHV-Finanzierung (STAF) vom 18. Dezember 2018 (RRB Nr. 2018/2031) eine Änderung des kantonalen Steuergesetzes beantragt, die vorgesehen hätte, dass Anstalten von öffentlichen Gemeinwesen, soweit sie nicht hoheitliche oder gesetzlich vorgeschriebene Tätigkeiten ausüben (z.B. Energielieferung und -handel, Installationsgeschäft), künftig der Steuerpflicht unterliegen. Die Steuerbefreiung hätte gemäss Beschlussesentwurf weiterhin Bestand gehabt für die Bereiche, in denen sie hoheitlich tätig oder gesetzliche Aufgaben der Gemeinwesen erfüllen. Dazu gehören insbesondere die Bildung (z.B. Fachhochschulgesetz; BGS 415.211), die Kulturförderung (Gesetz über Kulturförderung; BGS 431.11), die Siedlungswasserwirtschaft mit Wasserversorgung und Abwasserentsorgung (§§ 90 ff. des Gesetzes über Wasser, Boden und Abfall [GWBA]; BGS 712.15), die Abfallwirtschaft (§§ 144 ff. GWBA) sowie die naturnahe Bewirtschaftung der Wälder durch die Bürgergemeinden (Art. 52 der Kantonsverfassung [KV]; BGS 111.1). Dieser Teil unserer Vorlage vom 18. Dezember 2018 fand jedoch nicht Eingang in den Beschluss des Kantonsrates zur Umsetzung der STAF vom 7. März 2019 (RG 0167/2018). Ein entsprechender Antrag der Finanzkommission vom 18. Februar 2019 wurde in der Beratung gutgeheissen. Dieser Antrag verlangte konkret, dass die Beschränkung der Steuerbefreiung von kantonalen und kommunalen Anstalten zu einem späteren Zeitpunkt näher zu prüfen und in einer separaten Vorlage zu regeln sei.

3.2 Ausnahmen von der Steuerpflicht nach § 90 Abs. 1 lit. i StG: Grundsätzlich können juristische Personen, die öffentliche oder gemeinnützige Zwecke verfolgen, bei erfüllten Voraussetzungen von der Steuer befreit werden. Die Voraussetzungen sind sowohl auf Bundesebene (Art. 23 Abs. 1 lit. f StHG) wie auch auf kantonaler Ebene (§ 90 Abs. 1 lit. i StG) klar geregelt. Die Regelung in Art. 23 Abs. 1 lit. f StHG ist im Gegensatz zu den Regelungen in Art. 23 Abs. 1 lit. b und c StHG für die Kantone zwingend. Ergänzend zu den Regelungen auf Bundesebene hat die Eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV) das Kreisschreiben Nr. 12 (KS-ESTV Nr. 12 vom 08.07.1994) und die Schweizerische Steuerkonferenz (SSK) verschiedene Praxishinweise (Praxishinweis-SSK Zuwendungen, Praxishinweis-SSK kulturelle Zwecke und Praxishinweis-SSK Steuerbefreiung) betreffend die Steuerbefreiung von juristischen Personen erlassen. Diese Weisungen enthalten strenge Anforderungen für eine Steuerbefreiung und werden vom Steueramt angewendet. Um eine Steuerbefreiung wegen der Verfolgung gemeinnütziger Zwecke zu erlangen, muss die juristische Person, in den meisten Fällen ein Verein, sowohl im Interesse der Allgemeinheit handeln wie auch uneigennützig tätig sein. Bei der Verfolgung öffentlicher Zwecke wird geprüft, ob die juristische Person eine Aufgabe wahrnimmt, die eigentlich in den Aufgabenbereich des Gemeinwesens fallen würde. Die Aufgabe muss zudem hoheitlich übertragen werden und das Gemeinwesen muss nach wie vor die Kontrolle behalten. Wurde eine unbefristete Steuerbefreiung erteilt, so hat die Organisation regelmässig Unterlagen (Jahresrechnung, Tätigkeitsbericht, je nach Situation noch weitere Unterlagen) einzureichen. Diese werden im Steueramt eingehend geprüft. Stellt sich heraus, dass die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nicht mehr erfüllt werden, so wird die Organisation zur Stellungnahme

aufgefordert. Zusätzlich wird eine Frist gesetzt, um die Sache in Ordnung zu bringen. Die Organisation wird anschliessend eng überwacht. Hält sie sich nicht an die Auflagen, so wird die Steuerbefreiung rückwirkend entzogen. Die Unterlagen werden anschliessend zwecks ordentlicher Besteuerung der Abteilung juristische Personen übergeben. Aufgrund des zwingenden Bundesrechts in Art. 23 Abs. 1 lit. f StHG kann der Kanton seine Gesetzgebung betreffend Steuerbefreiungstatbestände nicht ändern. Die Regelung in § 90 Abs. 1 lit. i StG entspricht denn auch dem geltenden Bundesrecht.

3.3 Zusammenfassung: Wir oben in Ziff. 3.1. erwähnt, erachten wir den vorliegenden Auftrag im Grundsatz als sachlich begründet, soweit er Anpassungen bei der Steuerbefreiung von Anstalten des Kantons und der Gemeinden, die rechtlich verselbständigt sind und damit eigene Rechtspersönlichkeit haben, meint (§ 90 Abs. 1 lit. b und c StG). Nicht umsetzbar ist der Auftrag betreffend Änderungen bei der Steuerbefreiung von juristischen Personen, die gemeinnützige oder öffentliche Zwecke verfolgen, da hier zwingendes Bundesrecht zur Anwendung kommt (§ 90 Abs. 1 lit. i StG). Der Auftrag enthält bereits einen Vorschlag für eine neue gesetzliche Regelung. Den genauen Gesetzeswortlaut werden wir im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens erarbeiten und mittels Botschaft und Entwurf dem Kantonsrat vorlegen. Wir schlagen deshalb vor, den Auftrag in abgeänderter Form gutzuheissen.

4. Antrag des Regierungsrates: Erheblicherklärung mit geändertem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt eine Änderung des kantonalen Steuergesetzes vorzulegen, die vorsieht, dass Anstalten von öffentlichen Gemeinwesen, soweit sie nicht hoheitliche oder gesetzlich vorgeschriebene Tätigkeiten ausüben, künftig der Steuerpflicht unterliegen (Änderung der Ausnahmen von der Steuerpflicht nach § 90 Abs. 1 lit. b und c StG).

b) Änderungsantrag der Finanzkommission vom 15. Januar 2020 zum Antrag des Regierungsrats.

Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Änderung des kantonalen Steuergesetzes vorzulegen, die vorsieht, dass Anstalten von öffentlichen Gemeinwesen, soweit sie nicht hoheitliche oder gesetzlich vorgeschriebene Tätigkeiten ausüben, künftig für diese der Steuerpflicht unterliegen (Änderung der Ausnahmen von der Steuerpflicht nach § 90 Abs. 1 lit. b und c StG).

c) Zustimmung des Regierungsrats vom 21. Januar 2020 zum Änderungsantrag der Finanzkommission.

Eintretensfrage

Daniel Probst (FDP), Sprecher der Finanzkommission. Da die Aufträge A 0103/2019 und A 0137/2019 dasselbe Thema betreffen, hat die Finanzkommission die beiden Aufträge gleichzeitig beraten, aber natürlich zwei Abstimmungen durchgeführt. Als Sprecher der Finanzkommission spreche ich deshalb nur einmal zu beiden Geschäften und kann vorwegnehmen, dass die Finanzkommission ihren eigenen Anträgen zugestimmt und diese erheblich erklärt hat. Wir schlagen also vor, den Regierungsrat zu beauftragen, eine Änderung des kantonalen Steuergesetzes vorzulegen, die vorsieht, dass selbständige Anstalten von öffentlichen Gemeinwesen, soweit sie nicht gesetzlich vorgeschriebene oder hoheitliche Tätigkeiten ausüben, künftig der Steuerpflicht unterliegen sollen. Das Thema der Besteuerung von selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalten und von gemeinnützigen Organisationen ist nicht neu. Diese Thematik war schon in der ersten Steuervorlage enthalten. In der Vernehmlassung ist sie jedoch auf geteilte Meinungen gestossen. Deshalb beschloss der Regierungsrat damals, in Übereinstimmung mit der Finanzkommission, das Thema wieder aus der Vorlage herauszunehmen und in einer separaten Vorlage zu behandeln. Sie mögen sich bestimmt erinnern. Mit den beiden heute vorliegenden Aufträgen sind der Regierungsrat und die Finanzkommission klar der Meinung, dass das Thema jetzt angegangen werden muss und dass Steuerprivilegien abgeschafft werden sollen. Der Regierungsrat und die Finanzkommission erachten eine rechtsformunabhängige Besteuerung von Unternehmen in der heutigen Zeit als sachgerecht. Es besteht ein breiter Konsens, dass bei den öffentlich-rechtlichen Anstalten eine Anpassung vorgenommen werden muss und eine Steuerbefreiung nur bei hoheitlichen Tätigkeiten - also gestützt auf einen gesetzlichen Auftrag - möglich sein soll. Wenn die Anstalten jedoch auf dem öffentlichen Markt tätig sind, müssen für sie aufgrund der Chancengleichheit und der wirtschaftlichen Fairness die gleichen Voraussetzungen geschaffen werden wie bei den privatwirtschaftlichen Unternehmen. In beiden Aufträgen wird neben der Besteuerung von öffentlich-rechtlichen Anstalten auch die Besteuerung von privatwirtschaftlichen juristischen Personen thematisiert, die heute aufgrund eines gemeinnützigen Zweckes steuerbefreit sind. Im Gegensatz zu den öffentlich-rechtlichen Anstalten gibt es für solche Gesellschaften bereits eine Steuergesetzregelung des Bundes, die wir als Kanton nicht umgehen können, sondern an die wir uns halten müssen. Allerdings differenziert hier das Steuergesetz schon heute, indem es sagt, dass unternehmerische Zwecke nicht gemeinnützig sind. Bei den öffentlich-

rechtlichen Anstalten fehlt diese Differenzierung und deshalb müssen wir etwas machen. Die gemeinnützigen Organisationen hingegen sind schon heute nicht automatisch steuerbefreit. Sie müssen beim kantonalen Steueramt jeweils ein Gesuch einreichen und diesem ihre Statuten und den aktuellen Jahresbericht beilegen. Weiter müssen sie auch begründen, wieso sie die Steuerbefreiung beantragen. Die Kriterien, nach denen entschieden wird, sind schweizweit einheitlich klar definiert. Das Steueramt hat auf Anfrage der Finanzkommission versichert, dass diese Steuerbefreiungsgesuche sehr streng geprüft werden. So gibt es auch immer wieder Gesuche, die abgelehnt werden. Das Steueramt schaut das Ganze immer unter dem Aspekt der gemeinnützigen Tätigkeiten im eigentlichen Sinn an und grenzt diese von allfällig gewinnbringenden Tätigkeiten ab. Es wird also auf die tatsächliche Tätigkeit abgestellt und nicht nur auf die statutarische. Je nachdem wird dann auch nur eine partielle Steuerbefreiung verfügt. Wenn eine gemeinnützige Organisation oder Teile davon tatsächlich als steuerbefreit eingestuft wurde, erfolgt regelmässig ein Monitoring durch das Steueramt. Dabei spielt es keine Rolle, wie klein oder wie gross eine Organisation ist. Die Organisationen müssen also immer wieder Rechenschaft ablegen. Das Steueramt hat dabei sogar die Möglichkeit, eine Steuerbefreiung rückwirkend wieder zu entziehen, wenn die Bedingungen nicht eingehalten werden. In diesem Fall käme es zu einer Nachbesteuerung.

Was heisst das nun konkret? Das Ganze ist doch sehr komplex und in den letzten Wochen wurden immer wieder Fragen an mich als Sprecher der Finanzkommission herangetragen. Ich nenne einige Beispiele. Sind gemeinnützige Organisationen, die eine Abteilung Gärtnerei, eine Abteilung Druckerei oder eine Abteilung Bäckerei betreiben, steuerpflichtig? Ja, sie sind schon heute steuerpflichtig. Wenn eine gemeinnützige Organisation also bei ihrer gemeinnützigen Tätigkeit Abteilungen betreibt, die in Konkurrenz zu privaten Anbietern stehen oder wenn sie im Markt tätig ist, wird sie für diese gewinnorientierten Tätigkeiten besteuert. Die zweite Frage: Sind Einwohnergemeinden oder Bürgergemeinden, wenn sie beispielsweise eine Stadtgärtnerei oder eine Gartenholzerei betreiben, künftig steuerpflichtig? Nein, die Einwohner- und Bürgergemeinden sind als Gemeinwesen bei beiden Aufträgen kein Thema. Im Wortlaut der beiden Aufträge ist von «Anstalten in öffentlichen Gemeinwesen» die Rede. Es geht nur - aber immerhin - um die öffentlich-rechtlichen Anstalten und nicht um die Bürger- oder Einwohnergemeinden selber. Allerdings kann gemäss § 247 Absatz 3 des Steuergesetzes einer Einwohnergemeinde ihre Bürgergemeinde schon heute der Steuerpflicht unterwerfen, wenn diese Betriebe mit wirtschaftlichem Zweck führt. Der Kanton hat diese Möglichkeit aber nicht. Neu soll die Steuerpflicht bei Einwohner- und Bürgergemeinden auch greifen, wenn ein wirtschaftlich geführter Betrieb in eine eigenständige Anstalt ausgeliefert wird oder bereits ausgeliefert wurde. In diesem Fall soll die Anstalt, die heute noch gänzlich steuerbefreit ist, für den Teil, der nicht hoheitlich oder gesetzlich vorgeschrieben ist, besteuert werden. Das würde allenfalls auch für eine ausgegliederte Stadtgärtnerei eine Einwohnergemeinde oder für einen ausgegliederten Forstbetrieb einer Bürgergemeinde gelten, wenn dort beispielsweise Bäume für Private gepflegt werden. Solche Tätigkeiten sind nicht hoheitlich und sie sind auch nicht gesetzlich vorgeschrieben. Sie stehen aber in Konkurrenz zu privaten Gärtnereien. Das wollen wir nicht mehr und deshalb werden sie besteuert. Ich komme nun zu den öffentlich-rechtlichen Energieversorgern. Auch dazu habe ich viele Anrufe erhalten. Hier stellt sich folgende Frage: Sind die Energieversorger in Zukunft steuerpflichtig, wenn sie beispielsweise Marktkunden haben oder Gemeinden und Drittgemeinden mit Strom beliefern? Ja, wenn eine öffentlich-rechtliche Organisation neben ihrem gesetzlichen Auftrag Produkte auf dem Markt anbietet, aus denen Gewinne erzielt werden, muss sie das in ihrer Sparberechnung ausweisen und ist dann steuerpflichtig. Dazu gehören zum Beispiel Baugeschäfte, Installationsgeschäfte, Stromerzeugung, Stromlieferung im Bereich der Teilöffnung des Strommarkts oder ausserhalb des eigenen Verteilnetzes oder Stromhandel. Nicht steuerpflichtig sind in diesem Fall öffentlich-rechtliche Energieversorger für einen Bereich, in dem sie eine gesetzliche Aufgabe haben, beispielsweise in der Grundversorgung im Bereich der Stromversorgung oder beim Netzbetrieb. Das sind öffentliche Aufgaben. Ein wenig speziell ist es bei den Energieversorgern in der Gas- und Wärmeversorgung. Das sind zwar öffentliche Aufgaben, sie sind aber weder im kantonalen Recht noch im Bundesrecht geregelt, sondern einzig auf kommunaler Ebene. Als kommunale Aufgabe wären diese Tätigkeiten deshalb je nach Formulierung entweder steuerbefreit oder nicht. Eine Besteuerung der Gas- und Wärmeversorgung wäre insofern also folgerichtig, weil die Gasversorgung für Wärmekunden nur eine von mehreren Optionen darstellt. Für die Wärmeversorgung gibt es auch Ölheizungen, Pelletsheizungen usw. Man könnte sich nun fragen, wieso für die gleichen Tätigkeiten ein Unterschied gemacht wird zwischen einer selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt oder einer Anstalt ohne eigene Rechtspersönlichkeit, die innerhalb einer Gemeinde ausgeführt wird. Die Überlegung des Gesetzgebers dazu ist die, dass unselbständige Anstalten nicht Träger eines eigenen Vermögens sein können. Diese Einnahmen fliessen direkt in das Vermögen der Gemeinde und eine solche gegenseitige Besteuerung von Gemeinwesen wurde bereits in der Botschaft zur Totalrevision des Steuergesetzes 1984 als nicht sinnvoll erachtet. Ich hoffe, dass ich mit meinen Ausführungen nicht noch mehr Verwirrung gestiftet

habe, sondern damit ein bisschen Klarheit schaffen konnte. Wie gesagt ist die Finanzkommission für die Erheblicherklärung ihres eigenen Wortlauts. Ich gebe auch kurz die Haltung der FDP. Die Liberalen-Fraktion bekannt. Die FDP. Die Liberalen-Fraktion ist der Meinung, dass die Tätigkeiten von öffentlich-rechtlichen Anstalten, sofern sie nicht hoheitlich oder gesetzlich vorgeschrieben sind, besteuert werden sollen. Für die FDP. Die Liberalen-Fraktion ist auch die Besteuerung von gemeinnützigen Organisationen, sofern sie gewinnbringende Tätigkeiten betreiben, ein Thema. Wie Sie aber soeben gehört haben, können diese schon heute besteuert werden. Wir bitten das Steueramt, dass es immer wieder genau hinschaut und, wo nötig, eine partielle Besteuerung einführt oder auch nur eine partielle Steuerbefreiung bewilligt. Im Gespräch mit verschiedenen gemeinnützigen Organisationen habe ich erfahren, dass dieser Umstand allen klar ist und dass auch der Wille zur Besteuerung und Kooperation vorhanden ist. Die FDP. Die Liberalen-Fraktion erklärt den geänderten Wortlaut deshalb auch einstimmig erheblich.

Simon Bürki (SP). Ich danke dem Kommissionssprecher für die detaillierten Ausführungen. Das erlaubt mir, nicht mehr so tief in die Details zu gehen. Wie bereits gesagt, war diese Thematik schon in der ersten Steuervorlage enthalten. Sie ist dann aber weggefallen - nicht weil man es nicht wollte, sondern weil das Thema in einer separaten Vorlage behandelt werden soll. Das Thema wäre also aufgenommen worden, ob mit oder ohne die beiden Aufträge. Ich gehe kurz auf die heutige Steuerpraxis ein, weil es mir wichtig erscheint zu wissen, was das Steueramt bereits macht. Die Gesuche werden schon heute unter dem Aspekt der gemeinnützigen Tätigkeit im eigentlichen Sinn geprüft. Davon abgegrenzt werden jeweils die gewinnbringenden Tätigkeiten dieser Organisationen. Entsprechend werden auch nur partielle Steuerbefreiungen verfügt. Wenn jemand eine Steuerbefreiung - oder eine teilweise - erhält, erfolgt ein Monitoring, unabhängig davon, wie klein oder wie gross die Organisation ist. Zudem muss entsprechend Rechenschaft abgelegt werden. Auch hat das Steueramt schon heute die Möglichkeit, eine Steuerbefreiung rückwirkend wieder zu entziehen und damit auch nachzubesteuern. Das Steueramt ist relativ streng und hat auch einige Gesuche abgelehnt. Aktuell sind es offenbar 15 juristische Personen, die mit gemeinnütziger Zwecksetzung zumindest teilweise steuerbefreit sind. Sie sind nur teilweise steuerbefreit, weil sie nicht nur gemeinnützigen Tätigkeiten nachgehen, sondern auch einen sogenannten wirtschaftlichen Hintergrund haben, der aber immer untergeordnet sein muss. So kommt man dann auf den Teil der Steuerbefreiung. Dafür müssen sie aber aufzeigen, dass sie gemeinnützig sind. So müssen sie eine Sparberechnung führen und aufzeigen, wo sie nicht gemeinnützig sind. Auch das schreibt ein Kreisschreiben vor. Die gemeinnützigen Organisationen haben damit aber auch die Möglichkeit, im Markt - zumindest teilweise - tätig zu sein. Wenn sie das machen, müssen sie aber eine eigene Rechnung führen, aufgrund derer sie besteuert werden. Der Rest, der sogenannte gemeinnützig ist, darf aber nie mehr als die Hälfte ausmachen. Die Diskussion über diese Besteuerung war, wie es der Kommissionssprecher bereits gesagt hat, sehr umfassend und hat für einige von uns interessante Neuerkenntnisse gebracht, insbesondere über die bereits seit Jahren oder Jahrzehnten gelebte Praxis des Steueramts über die Möglichkeiten der partiellen Steuerbefreiung. Die Diskussionen haben wesentliche Klärungen von einigen bisher vielleicht falschen Annahmen gebracht. Der neue Leiter des Steueramts hat mit seinen detaillierten und fundierten Ausführungen das Vertrauen in die Steuerpraxis gestärkt. Für die Fraktion SP/Junge SP ist klar, dass nur die hoheitlichen Tätigkeiten nicht steuerpflichtig sind und dass dort, wo man am Markt auftritt, eine Steuerpflicht besteht. Aus diesen Überlegungen stimmt die Fraktion SP/Junge SP bei beiden Aufträgen dem geänderten Wortlaut zu.

Rémy Wyssmann (SVP). Es wurden bereits technische Ausführungen gemacht. Die SVP-Fraktion ist froh, dass es einen allgemeinen Konsens gibt, dass die bestehende Marktverzerrung abgeschafft wird, die von den staatlichen Betrieben gegenüber den privaten Betrieben geschaffen wird. Diese Privilegierung wollen wir zu einem grossen Teil abschaffen. Mir ist die Frage wichtig, wie wir zu dieser Situation gekommen sind. Dafür muss man in der Geschichte zurückgehen. Bis zum Jahr 1989 war in der Schweiz alles klar. Wir hatten den Dualismus zwischen der Privatwirtschaft und dem Staat. Der Staat wurde nur dort tätig, wo die Privaten nicht wollten oder nicht konnten. Die Privatwirtschaft pflegte den marktwirtschaftlichen Bereich. Bis Anfang der 1990er Jahre hatte sich der Staat nicht in die Privatwirtschaft eingemischt. Der Wettbewerb hatte mehr oder weniger funktioniert. Zwar gab es auch damals Ungleichgewichte. Ist aber ein Ungleichgewicht im Marktüberhang entstanden, konnte man das im Kartellgesetz lösen. Der Dualismus hatte auch im Recht gut funktioniert. Im öffentlichen Recht wurde das Verhältnis zwischen Staat und Bürger mit Verfügungen gelöst. Im Privatrecht musste das Verhältnis zwischen Partei A und Partei B horizontal mit einem Vertrag gelöst werden. Dann kam die Zäsur mit dem Mauerfall und der Kommunismus ist verschwunden. Viele Politiker wollten diese Chance packen und etwas Anderes versuchen. So wurden staatliche Betriebe in die Privatwirtschaft entlassen oder, anders ausgedrückt, auf die kleinen Unternehmen losgelassen. Was ist passiert? Plötzlich hatten wir grosse und mächtige Staats-

betriebe, die im Markt aufgetreten sind. Die städtischen Energiewerke konnten nun auch Staubsauger verkaufen oder eine Gastankstelle betreiben. Auch Elektroinstallationen durften erstellt werden und Staatsbetriebe durften Gartenbau und Restaurants betreiben, so wie die Privaten. Auf den ersten Blick war das alles kein Problem. Es gibt aber einen Haken: Das Ganze war von Anfang an unfair. Warum? Die Staatsbetriebe haben einen grossen Rucksack. Sie sind mit einer faktischen Staatsgarantie und mit fast unbeschränkten Ressourcen ausgestattet. Es war von Beginn an klar, wohin das führen wird. Es ist eine Wettbewerbs- und Marktverzerrung entstanden - eine Marktverzerrung, die es vorher noch nie gegeben hat. Das war eine ganz klar kartellistische Situation: hier die mächtigen Staatsbetriebe, die alles beherrschen und dort die kleinen Unternehmen, die strampeln, kämpfen und nicht weiterkommen. Als wäre das noch nicht genug gewesen, haben die Staatsbetriebe noch ein Privileg erhalten, nämlich die Steuerbefreiung. Bei den Staatsbetrieben haben wir also drei wesentliche Diskriminierungsfaktoren gegenüber der Privatwirtschaft: erstens mehr personelle Ressourcen, zweitens mehr finanzielle Ressourcen bis hin zur faktischen Staatsgarantie und drittens sind die Staatsbetriebe heute steuerbefreit. So ist die Entwicklung seit anfangs der 1990er Jahren klar. Es sind immer mehr kleine Betriebe von der Bildfläche verschwunden und von den Staatsbetrieben gekauft worden. Man weiss heute nicht mehr genau, ob eine Aktiengesellschaft einem Staatsbetrieb gehört oder ob sie eigenständig ist. Der Name einer Aktiengesellschaft ist zwar geblieben, sie gehört aber faktisch einem Staatsbetrieb. Die kleinen Unternehmen mussten in die Abhängigkeit eines Anstellungsverhältnisses und wurden von den mächtigen Staatsbetrieben einfach aufgekauft. Einige konnten in den Staatsbetrieben Arbeit finden, also ausgerechnet bei jenen, die sie in den Ruin getrieben haben. Das ist pure Schizophrenie. Die Staatsbetriebe wurden immer mächtiger und reicher. Sie konnten sich Lobbyisten leisten, die dafür gesorgt haben, dass die Machtverhältnisse und Privilegien so bleiben. Die CEO der Staatsbetriebe haben fast so viel verdient wie in der Privatwirtschaft. Es wurde gesagt, dass man auf hohe Löhne angewiesen sei, weil man ansonsten keine guten Leute finden würde. Dieses Argument hören wir immer wieder. Die SVP ist der Meinung, dass ein Diskriminierungsfaktor aufhören muss und das ist die steuerliche Wettbewerbsverzerrung. Dieser soll nun beseitigt werden. Das ist das Mindeste, das wir machen können. Eine andere schlimme Diskriminierung bleibt bestehen und das ist die, dass die Staatsbetriebe über mehr finanzielle und personelle Ressourcen verfügen als die privaten Betriebe. Wir wollen mehr steuerliche Fairness und mehr Fairness in der Marktwirtschaft. Wir wollen ein Fairplay mit gleichen Bedingungen und wir wollen gesunde KMU, die sich nicht in den finanziellen Ruin treiben lassen müssen, weil sie von einem Konkurrenten mit einem grossen Rucksack bedrängt werden. Wir wollen keine Verhältnisse wie in Frankreich, wo es kaum noch mittelständische Unternehmen gibt, wo es faktisch nur noch Staatsbetriebe gibt, parastaatliche Betriebe oder Grosskonzerne, die von der Regierung oder von der Verwaltung gehätschelt werden. Wir wollen einen echten dezentralen Wettbewerb, der von unten kommt und der fair ist. Dazu gehören auch die Steuerbedingungen. Das heutige System ist alles andere als fair. Die Bevölkerung versteht es nicht mehr, dass gewisse Betriebe im Kanton Solothurn steuerbefreit sind und die Bevölkerung unter der Steuerlast leidet. Wir befinden uns auf Platz 26 der gesamtschweizerischen Steuerbelastung. Der Kanton Aargau hat eine durchschnittliche Steuerbelastung. Hier haben wir eine massive Steuerbelastung und das Volk will, dass solche Privilegien wenigstens transparent aufgedeckt oder abgeschafft werden. Deshalb unterstützt die SVP-Fraktion beide Vorlagen, und das aus ganzem Herzen.

Heinz Flück (Grüne). Auch ich spreche gleich zu beiden Aufträgen, da es um das Gleiche geht. Ich beziehe mich auf den Titel des zweiten Vorstosses. Es geht um die Abschaffung von Steuerprivilegien und nicht um Steuerehrlichkeit oder -unehrlichkeit, sondern um Steuergerechtigkeit. Das Thema kam auch bereits bei früheren Vorlagen zur Sprache. Wir Grünen finden es richtig, dass man den öffentlich-rechtlichen Einrichtungen, wie den städtischen Werken, nicht verbietet, beispielsweise im Installationsgeschäft tätig zu werden. Dort befinden sie sich aber auf dem freien Markt und sind in direkter Konkurrenz mit anderen Unternehmen, zum Beispiel mit der Elektro-, Sanitär- oder Heizungsbranche. Deshalb ist es richtig, dass diese Tätigkeit steuerlich auch gleichbehandelt wird. Auch andere öffentliche Abteilungen können betroffen sein wie beispielsweise ein Werkhof oder ein Forstbetrieb. Es wurden bereits verschiedene genannt. Wenn sie systematische Dienstleistungen für Private anbieten, sind sie aus der gleichen Optik zu betrachten und steuerlich zu behandeln. Das gilt ausdrücklich auch für kantonale Anstalten. Von diesen wurde noch nicht viel gesprochen, sondern nur von staatlichen. Bei der Umsetzung müssen wir genau hinschauen, wenn beispielsweise ein Spitalrestaurant mit Cateringaufträgen für Private einen Gewinn erzielt. Auch dort sollte es keine Marktverzerrung geben. In der Begründung des Auftrags findet sich eine Liste von denkbaren Bereichen. Wie streng man gemeinnützige Organisationen innerhalb des bestehenden Ermessensspielraum beurteilt, wäre durchaus ein Thema. Wenn es um gemeinnützige Arbeitsplätze geht, erachten wir es als gesellschaftlichen Auftrag, diesen Menschen auch sinnvolle Arbeiten zu ermöglichen. Sinnvolle Tätigkeiten sind auch Sachen, die auf dem freien Markt

bearbeitet werden. Die Institutionen, die solche Arbeiten anbieten, müssen aus meiner Sicht auch weiterhin eher grosszügig als gemeinnützig anerkannt und damit steuerbefreit bleiben. Würde man daran etwas ändern, müsste man im Gegenzug auch alle privatwirtschaftlichen Betriebe von einer gewissen Grösse verpflichten, einen bestimmten Prozentsatz an geschützten Arbeitsplätzen anzubieten. Das ist umstritten. Rémy Wyssmann hat den Vergleich mit Frankreich gemacht. Es ist absehbar, dass das auf grössere Widerstände stossen würde. Wir sind überzeugt, dass wir mit der heutigen Lösung besser fahren. Nachdem uns in der Finanzkommission nochmals ausdrücklich dargelegt wurde - und das auch in der Antwort des Regierungsrats geschrieben steht - dass eine steuerliche Ausscheidung von Betriebszweigen mit hoheitlicher und von solchen mit kommerzieller Tätigkeit ohne weiteres möglich ist, können wir der Argumentation des Regierungsrats folgen und werden dem Auftrag mit dem geänderten Wortlaut der Finanzkommission und des Regierungsrats zustimmen.

Josef Maushart (CVP). Unsere Fraktion teilt die Anliegen des Auftrags, soweit sie die Anstalten des Kantons und der Gemeinden meint. Wir haben natürlich auch Verständnis für das Anliegen hinsichtlich der gemeinnützigen Organisationen, teilen aber hier die Auffassung des Regierungsrats, dass eine Besteuerung aufgrund des zwingenden Bundesrechts nicht möglich ist. Für die gemeinnützigen Organisationen heisst das aber nicht, dass sie per se vollumfänglich von der Steuer befreit sind, sondern dass sie es nur so weit sind, dass Kapital und Gewinn ausschliesslich und unwiderruflich dem gemeinnützigen Zweck gewidmet sind. Hier prüft die Steuerbehörde regelmässig, ob eine Teilbesteuerung angezeigt ist. Ein weiterer interessanter Fall sind Tochtergesellschaften von gemeinnützigen Organisationen. Soweit sie nicht selbst gemeinnützig Charakter haben, unterliegen sie der Besteuerung. So weist die VEBO in ihrer konsolidierten Rechnung 2019 beispielsweise erstmals eine Steuer aus. Diese stammt von der Kisag AG, die als Tochtergesellschaft nicht gemeinnützig ist, als Aktiengesellschaft organisiert und als diese selbstverständlich Steuern zu zahlen hat. Inhaltlich scheint uns die Regelung im Kanton Bern zielführend zu sein. Dort heisst es, dass die bernischen Einwohnergemeinden, die gemischten Gemeinden und ihre Unterabteilungen sowie Regionalkonferenzen und Gemeindeverbände für den Gewinn und das Reinvermögen, die öffentlichen Zwecken dienen, von der Steuer befreit sind - jedoch mit Ausnahme des Reingewinns, den sie aus ihren Unternehmungen ausserhalb der Gemeinde, des Verbands, des Körperschaftsgebiets oder in Konkurrenz mit privaten Unternehmen erzielen. Hier sind also beide Aspekte - geografische und der wettbewerbliche - abgedeckt und genau das scheint uns wesentlich zu sein. Wir stimmen dem Antrag der Finanzkommission zu. Diese Haltung gilt für beide Aufträge.

Rolf Sommer (SVP). Beim Votum von Daniel Probst ist mir Folgendes in den Sinn gekommen: Wir haben nicht nur die Lex Vebo, sondern wir haben auch die Aare Energie AG der Städtischen Betriebe Olten. Der Verwaltungsrat kassiert 40'000 Franken für fünf Sitzungen. Das sind Steuergelder und Gelder der ihrer Kunden. Die Löhne und Entschädigungen, die in den sogenannten gemeinnützigen Werken bezahlt werden, sind nicht mehr tolerierbar. Wir Kantonsräte haben eine Verantwortung und müssen das Geld, das dem Volk gehört, dem Volk zurückgeben. Rémy Wyssmann hat angedeutet, dass wir hier etwas machen müssen. Ich toleriere nicht mehr, dass solche Verwaltungsrats honorare gezahlt werden, ohne dass jegliche Verantwortung dahintersteht. Denn wenn etwas passiert, zahlt letztlich der Steuerzahler. Keiner der Verwaltungsräte zahlt irgendetwas und das macht mich wütend.

Roland Heim (Vorsteher des Finanzdepartements). Im Gegensatz zu meinem Vorredner möchte ich Daniel Probst für seine klaren Ausführungen danken. Er hat die Diskussionen der letzten Jahre auf den Punkt gebracht und auch das, was in der Finanzkommission besprochen wurde. Dort konnten wir entsprechend Auskunft geben, auch seitens des Steueramts. Das hat dazu geführt, dass jetzt, zusammen mit dem Regierungsrat, ein breiter Konsens zum Wortlaut herrscht, dem sich der Regierungsrat anschliesst und dem Antrag der Finanzkommission zustimmt. Wir haben bereits in der ersten STAF-Vorlage zum Ausdruck gebracht, dass das Problem erkannt ist. Ich kann Ihnen versprechen, dass wir rasch eine Vorlage ausarbeiten werden, die diesen Teil beinhalten wird, so dass wir hier zügig vorwärts machen können. Ich danke Ihnen für die gute Aufnahme.

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Wir kommen nun zur Textbereinigung.

Für den Antrag der Finanzkommission: deutliche Mehrheit
Für den Originaltext: 0 Stimmen

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Damit geht es nun um die Erheblicherklärung des Auftrags mit dem geänderten Wortlaut der Finanzkommission.

Für Erheblicherklärung
Dagegen
Enthaltungen

Deutliche Mehrheit
x Stimmen
3 Stimmen

A 0137/2019

Auftrag fraktionsübergreifend: Abschaffung von Steuerprivilegierungen, die ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile verschaffen

Es liegen vor:

- a) Wortlaut des Auftrags vom 3. Juli 2019 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 20. November 2019:

1. *Vorstosstext:* Das Steuergesetz des Kantons Solothurn ist so anzupassen, dass Wettbewerbsvorteile durch Steuerprivilegierungen - bei gleicher oder ähnlicher Tätigkeit am Markt - aufgrund der Rechtsform oder historisch bedingter Begünstigung beseitigt werden.

2. *Begründung:* Die direkten Steuern stellen einen relevanten Kosten- und Standortfaktor für Unternehmen dar. Im Kanton Solothurn geniessen unterschiedlichste Organisationen Steuerprivilegien (teilweise aufgrund ihrer Rechtsform oder ihres Zwecks). Bei einigen Organisationen scheint die Steuerbefreiung gerechtfertigt. Auf der Liste der steuerbefreiten Institutionen befinden sich jedoch auch Unternehmen, die u.a. Dienstleistungen in den Bereichen Kongress- und Seminar-Leistungen, Catering, Restauration, Verpflegungsleistungen, Druckerei, Gärtnerei, Floristik, Gartenunterhalt, Wäscherei, CNC- und Holzbearbeitung anbieten. Einzelne Institutionen haben ihre wirtschaftlichen Aktivitäten in den vergangenen Jahren so stark ausgebaut, dass sich diese Handlungen marktverzerrend auswirken. Im Kanton Solothurn geniessen insbesondere Anstalten von Kanton und Gemeinde – unabhängig ihrer Tätigkeit und Rechtsform – eine uneingeschränkte Steuerbefreiung. Auch wenn diese Organisationen Leistungen im Wettbewerb mit anderen Unternehmen am Markt erbringen, und damit in Konkurrenz zur Privatwirtschaft stehen, können keine Gewinn- oder Kapitalsteuern erhoben werden. Obwohl sich die gesetzlichen Grundlagen und wirtschaftlichen Aktivitäten dieser Unternehmungen grundlegend verändert haben, wurde an der Steuerprivilegierung bisher nichts geändert. Das entsprechende Bundesgesetz (StHG) würde jedoch eine Anpassung ermöglichen, wie dies auch andere Kantone bereits kennen. Einerseits sind die zu umfassenden Steuerbefreiungen nach § 90 Abs. 1 lit. b und c StG SO zu überarbeiten, insbesondere dann, wenn die entsprechenden Unternehmen eine gewerbliche Tätigkeit ausüben oder im Wettbewerb mit anderen Anbietern stehen. Die Kantone haben durch Art. 23 Abs. 1 lit. b und c StHG die Möglichkeit, eine rechtsformneutrale Besteuerung einzuführen. Andererseits sind auch die zu umfassenden Steuerbefreiungen nach § 90 Abs. 1 lit. i und ibis StG SO zu überarbeiten. Auch diese Privilegien wirken sich heute teilweise wettbewerbsverzerrend aus, insbesondere dann, wenn juristischen Personen in der Vergangenheit eine Steuerbefreiung wegen öffentlichem oder gemeinnützigem Zweck gewährt wurde, diese Organisationen zwischenzeitlich jedoch offensichtlich Leistungen ausgebaut haben und diese in Konkurrenz mit anderen Unternehmen erbringen. Als Orientierungshilfe könnten die gesetzlichen Grundlagen im Kanton Bern (Art. 83 Steuergesetz Kanton Bern) dienen.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Ausnahmen von der Steuerpflicht nach § 90 Abs. 1 lit. b und c StG:* Anstalten des Kantons und der Gemeinden, die rechtlich verselbständigt sind und damit eigene Rechtspersönlichkeit haben, sind nach geltendem Recht (§ 90 Abs. 1 lit. b und c StG) wie die Gemeinden selbst vollständig von der Steuerpflicht befreit. Davon ausgenommen ist die Grundstückgewinnsteuer (§ 48 Abs. 1 lit. d StG). Diese Befreiung wird nicht erst mit dem vorliegenden Auftrag kritisiert, sondern ist in der letzten Zeit auf breiter Front in die Kritik geraten, weil öffentlich-rechtliche Anstalten nicht nur Aufgaben der Gemeinwesen erfüllen, sondern auch Leistungen in Konkurrenz zu privaten Unternehmen am Markt erbringen. Zu nennen sind der Verkauf von Energie, wobei für einige Energieträger Monopole bestehen, und zum Teil sind die Anstalten auch im Installationsgeschäft (Elektro, Sanitär, Heizung) tätig. Die Steuerbefreiung wird als ungerechtfertigter Wettbewerbsvorteil angesehen (vgl. Interpellation Fraktion FDP.Die Liberalen: Ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile durch Steuerprivilegierungen und unsere Stellungnahme vom 23. Oktober 2017, RRB Nr. 2017/1752). Das Bundesrecht lässt eine Differenzierung zu. Denn gemäss Art. 23 Abs. 1 lit. b und c StHG sind die kantonalen und kommunalen Anstalten „nach Massgabe des kanto-

nenal Rechts“ von der Steuerpflicht befreit. Entsprechend haben verschiedene Kantone die kommunalen und zum Teil auch die kantonalen Anstalten nur für den Gewinn und das Kapital von der Steuerpflicht befreit, die öffentlichen Zwecken dienen. Sie unterliegen aber der Steuer für ihre gewerblichen und industriellen Betriebe (z.B. LU, AG), die im Wesentlichen Erwerbszwecken dienen (BL) oder soweit sie Gewinne in Konkurrenz mit privaten Unternehmen erzielen (BE). Wir erachten in der heutigen Zeit eine rechtsformunabhängige Besteuerung von Unternehmen nach wie vor als sachgerecht.

Wir haben bereits in der ersten Vorlage zur Umsetzung der Steuerreform und der AHV-Finanzierung (STAF) vom 18. Dezember 2018 (RRB Nr. 2018/2031) eine Änderung des kantonalen Steuergesetzes beantragt, die vorgesehen hätte, dass Anstalten von öffentlichen Gemeinwesen, soweit sie nicht hoheitliche oder gesetzlich vorgeschriebene Tätigkeiten ausüben (z.B. Energielieferung und -handel, Installationsgeschäft), künftig der Steuerpflicht unterliegen. Die Steuerbefreiung hätte gemäss Beschlussesentwurf weiterhin Bestand gehabt für die Bereiche, in denen sie hoheitlich tätig oder gesetzliche Aufgaben der Gemeinwesen erfüllen. Dazu gehören insbesondere die Bildung (z.B. Fachhochschulgesetz; BGS 415.211), die Kulturförderung (Gesetz über Kulturförderung; BGS 431.11), die Siedlungswasserwirtschaft mit Wasserversorgung und Abwasserentsorgung (§§ 90 ff. des Gesetzes über Wasser, Boden und Abfall [GWBA]; BGS 712.15), die Abfallwirtschaft (§§ 144 ff. GWBA) sowie die naturnahe Bewirtschaftung der Wälder durch die Bürgergemeinden (Art. 52 der Kantonsverfassung [KV]; BGS 111.1). Dieser Teil unserer Vorlage vom 18. Dezember 2018 fand jedoch nicht Eingang in den Beschluss des Kantonsrates zur Umsetzung der STAF vom 7. März 2019 (RG 0167/2018). Ein entsprechender Antrag der Finanzkommission vom 18. Februar 2019 wurde in der Beratung gutgeheissen. Dieser Antrag verlangte konkret, dass die Beschränkung der Steuerbefreiung von kantonalen und kommunalen Anstalten zu einem späteren Zeitpunkt näher zu prüfen und in einer separaten Vorlage zu regeln sei.

3.2 Ausnahmen von der Steuerpflicht nach § 90 Abs. 1 lit. i und ibis StG: Grundsätzlich können juristische Personen, die gemeinnützige, öffentliche oder Kultuszwecke verfolgen, bei erfüllten Voraussetzungen von der Steuer befreit werden. Die Voraussetzungen sind sowohl auf Bundesebene (Art. 23 Abs. 1 lit. f und g StHG) wie auch auf kantonaler Ebene (§ 90 Abs. 1 lit. i und ibis StG) klar geregelt. Die Regelungen in Art. 23 Abs. 1 lit. f und g StHG ist im Gegensatz zu den Regelungen in Art. 23 Abs. 1 lit. b und c StHG für die Kantone zwingend. Ergänzend zu den Regelungen auf Bundesebene hat die Eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV) das Kreisschreiben Nr. 12 (KS-ESTV Nr. 12 vom 08.07.1994) und die Schweizerische Steuerkonferenz (SSK) verschiedene Praxishinweise (Praxishinweis-SSK Zuwendungen, Praxishinweis-SSK kulturelle Zwecke und Praxishinweis-SSK Steuerbefreiung) betreffend die Steuerbefreiung von juristischen Personen erlassen. Diese Weisungen enthalten strenge Anforderungen für eine Steuerbefreiung und werden vom Steueramt angewendet. Um eine Steuerbefreiung wegen der Verfolgung gemeinnütziger Zwecke zu erlangen, muss die juristische Person, in den meisten Fällen ein Verein, sowohl im Interesse der Allgemeinheit handeln wie auch uneigennützig tätig sein. Bei der Verfolgung öffentlicher Zwecke wird geprüft, ob die juristische Person eine Aufgabe wahrnimmt, die eigentlich in den Aufgabenbereich des Gemeinwesens fallen würde. Die Aufgabe muss zudem hoheitlich übertragen werden und das Gemeinwesen muss nach wie vor die Kontrolle behalten. Steuerbefreit werden wegen der Verfolgung von Kultuszwecken kann nur eine juristische Person, die ein gesamtschweizerisches gemeinsames Glaubensbekenntnis, gleichgültig welcher Lehre oder Konfession, in Lehre und Gottesdienst pflegt. Wurde eine unbefristete Steuerbefreiung erteilt, so hat die Organisation regelmässig Unterlagen (Jahresrechnung, Tätigkeitsbericht, je nach Situation noch weitere Unterlagen) einzureichen. Diese werden im Steueramt eingehend geprüft. Stellt sich heraus, dass die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nicht mehr erfüllt werden, so wird die Organisation zur Stellungnahme aufgefordert. Zusätzlich wird eine Frist gesetzt, um die Sache in Ordnung zu bringen. Die Organisation wird anschliessend eng überwacht. Hält sie sich nicht an die Auflagen, so wird die Steuerbefreiung rückwirkend entzogen. Die Unterlagen werden anschliessend zwecks ordentlicher Besteuerung der Abteilung juristische Personen übergeben. Aufgrund des zwingenden Bundesrechts in Art. 23 Abs. 1 lit. f und g StHG kann der Kanton seine Gesetzgebung betreffend Steuerbefreiungstatbestände nicht ändern. Die Regelung in § 90 Abs. 1 lit. i und ibis StG entspricht denn auch dem geltenden Bundesrecht.

3.3 Zusammenfassung: Wir oben in Ziffer 3.1. ausgeführt, erachten wir den vorliegenden Auftrag im Grundsatz als sachlich begründet, soweit er Anpassungen bei der Steuerbefreiung von Anstalten des Kantons und der Gemeinden, die rechtlich verselbständigt sind und damit eigene Rechtspersönlichkeit haben, meint (§ 90 Abs. 1 lit. b und c StG). Nicht umsetzbar ist der Auftrag betreffend Änderungen bei der Steuerbefreiung von juristischen Personen, die gemeinnützige, öffentliche oder Kultuszwecke verfolgen, da hier zwingendes Bundesrecht zu Anwendung kommt (§ 90 Abs. 1 lit. i und ibis StG). Es besteht hier auch gar kein Anpassungsbedarf. Das Steueramt prüft die Steuerbefreiungsanträge und kontrolliert die Voraussetzungen auch nach erteilter Steuerbefreiung regelmässig.

4. *Antrag des Regierungsrates*: Erheblicherklärung mit geändertem Wortlaut: Der Regierungsrat wird beauftragt eine Änderung des kantonalen Steuergesetzes vorzulegen, die vorsieht, dass Anstalten von öffentlichen Gemeinwesen, soweit sie nicht hoheitliche oder gesetzlich vorgeschriebene Tätigkeiten ausüben, künftig der Steuerpflicht unterliegen (Änderung der Ausnahmen von der Steuerpflicht nach § 90 Abs. 1 lit. b und c StG).

b) Änderungsantrag der Finanzkommission vom 15. Januar 2020 zum Antrag des Regierungsrats: Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt eine Änderung des kantonalen Steuergesetzes vorzulegen, die vorsieht, dass Anstalten von öffentlichen Gemeinwesen, soweit sie nicht hoheitliche oder gesetzlich vorgeschriebene Tätigkeiten ausüben, künftig für diese der Steuerpflicht unterliegen (Änderung der Ausnahmen von der Steuerpflicht nach § 90 Abs. 1 lit. b und c StG).

c) Zustimmung des Regierungsrats vom 21. Januar 2020 zum Antrag der Finanzkommission.

Eintretensfrage

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Der Sprecher der Finanzkommission wie auch die meisten Fraktions-sprecher haben gesagt, dass sie für beide Aufträge zusammen reden. Ich stelle fest, dass das Wort nicht gewünscht wird. Auch hier bereinigen wir zuerst den Text.

Für den Antrag der Finanzkommission
Dagegen

deutliche Mehrheit
0 Stimmen

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Auch hier obsiegt der Antrag der Finanzkommission.

Für Erheblicherklärung
Dagegen
Enthaltungen

deutliche Mehrheit
0 Stimmen
4 Stimmen

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Wir machen nun eine Pause bis 11.05 Uhr.

Die Verhandlungen werden von 10.35 bis 11.05 Uhr unterbrochen.

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Soeben wurde der Dringliche Auftrag Fraktionsübergreifend «Zweiter Fernverkehrshalt in Grenchen» eingereicht. Wir werden so vorgehen wie das letzte Mal. Der Auftrag wird kopiert und über die Fraktionen an alle Mitglieder des Kantonsrats verteilt. Das gibt die Möglichkeit, dass Sie sich in den Fraktionssitzungen zur Dringlichkeit besprechen können. Morgen werden wir als Erstes über die Dringlichkeit des Auftrags entscheiden.

A 0177/2019

Auftrag Fraktion SP/junge SP: Substantielle Entlastung der kleinen und mittleren Einkommen

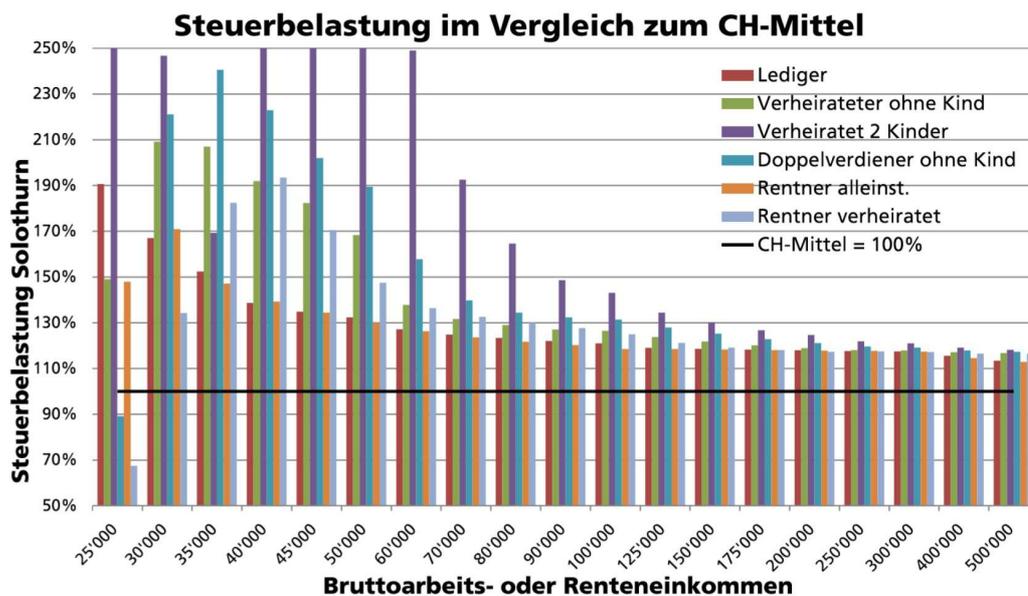
Es liegen vor:

a) Wortlaut des Auftrags vom 11. September 2019 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 14. Januar 2020:

1. *Vorstosstext*: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat bis Juni 2020 eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten, die eine substantielle Entlastung der kleinen und mittleren Einkommen vorsieht und sich bei der steuerlichen Belastung dieser Einkommenskategorien eng am schweizerischen Durchschnitt orientiert.

2. *Begründung:* Die letzten Entlastungen wurden bei der Steuerrevision 2007 in erster Linie bei Personen mit höheren Einkommen gemacht. In der Vorlage wurde damals die notwendige Entlastung damit begründet, dass „die Steuerbelastung für die meisten Kategorien von Steuerpflichtigen und Einkommensklassen 15% bis 20% über dem schweizerischen Mittel“ lag. Effektiv lagen schon damals aber v.a. die kleineren und mittleren Einkommen deutlich darüber. In der Zwischenzeit hat sich die Situation im interkantonalen Vergleich massiv verschärft. Eine Korrektur ist längst überfällig. Steuerpflichtige mit kleinen Einkommen zahlen im Kanton Solothurn bis zu 250% mehr als der schweizerische Durchschnitt. Dass diese massive Mehrbelastung ausgerechnet Familien mit Kindern trifft, macht die Situation noch unerträglicher. Diese Belastung muss massiv gesenkt werden. Die Abbildung des kantonalen Steueramtes zeigt jedoch sehr deutlich auf, dass die massive Belastung weit über dem CH-Mittel sich nicht nur auf die kleinen Einkommen beschränkt, sondern bis weit in die mittleren Einkommensbereiche vorhanden ist. Ganz besonders betroffen sind dabei Verheiratete mit Kindern. Auch eine andere Analyse der Steuerbelastung der Bruttoeinkommen in Abweichung zum Schweizer Mittel zeigt: Die grössten Differenzen zum schweizerischen Durchschnitt der Einkommenssteuer ergibt sich im Kanton Solothurn für die kleinen und mittleren Einkommen. Je höher die Einkommen sind, desto geringer wird die Differenz. Auch der BAK-Gesamtindex der Einkommensbelastung zeigt deutlich, dass insbesondere die tieferen und mittleren Einkommen hoch besteuert werden. Dort belegt der Kanton fast immer einen der letzten Plätze. Der Grund liegt darin, dass die Steuerpflicht im Kanton Solothurn im nationalen Vergleich bereits bei sehr tiefen Einkommen beginnt (10'000 Fr.). Bis zur Hälfte der Kantone kennen deutlich höhere Schwellenwerte, im Speziellen für Verheiratete mit Kindern. Insgesamt stellt auch diese Studie fest: Je höher das Einkommen wird, desto mehr rückt der Kanton Solothurn ins Mittelfeld. Dies zeigt, dass der Kanton Solothurn v.a. einen grossen Nachholbedarf für steuerliche Entlastungen bei den kleinen, aber auch mittleren Einkommen hat. Diese substantiellen Korrekturen müssen sich eng am schweizerischen Durchschnitt orientieren und sollen endlich angegangen werden.

Abbildung Steuerbelastung im Vergleich zum CH-Mittel, Berechnung Steueramt Kanton Solothurn 2018:



3. *Stellungnahme des Regierungsrates:* Mit Beschluss vom 12. November 2019 hat der Kantonsrat die Vorlage zur Umsetzung der Steuerreform und der AHV-Finanzierung 2020 gutgeheissen. Teil der Vorlage ist die Milderung der Steuerbelastung für Personen mit tiefen Einkommen, indem der Einkommenssteuertarif angepasst wird. Der neue Einkommenssteuertarif soll per 1. Januar 2020 in Kraft treten, vorausgesetzt die Vorlage wird bei der Referendumsabstimmung von der Stimmbevölkerung angenommen. In diesem Fall soll die Besteuerung neu statt bei einem steuerbaren Einkommen von 10'000 Franken erst bei 12'000 Franken (Alleinstehende) einsetzen. Bei Verheirateten beginnt die Besteuerung statt wie bisher bei einem steuerbaren Einkommen von 19'000 Franken neu erst bei 22'800 Franken. Die nun beschlossene Anpassung des progressiv ausgestalteten Einkommenssteuertarifs hat zur Folge, dass Alleinstehende bis zu einem steuerbaren Einkommen von 35'000 Franken und Verheiratete bis zu einem steuerbaren Einkommen von 68'000 Franken entlastet werden. Damit können rund 90'000 Steuerpflichtige (von 165'000 Steuerpflichtigen, wobei gemeinsam besteuerte Ehepaare

hier je als eine steuerpflichtige Person gezählt werden) mit einer Senkung der Steuerbelastung rechnen. Für rund 40'000 Steuerpflichtige sinkt sie spürbar um mindestens 10 %; davon werden etwa 4'000 mit sehr tiefen Einkommen neu gar keine Einkommenssteuer mehr entrichten müssen. Beim Kanton hat die Entlastung Mindereinnahmen von rund 4,9 Mio. Franken (Steuerfuss 104 %) und bei den Einwohnergemeinden von rund 5,7 Mio. Franken (Durchschnittssteuerfuss von ca. 120 %) zur Folge; die Mindererträge betragen somit gesamthaft 10,6 Mio. Franken (siehe Botschaft Ziffer 3.4.1, RG 0142/2019). Wie bereits der dringlich erklärte Auftrag der Finanzkommission verlangt auch der vorliegende Auftrag eine weitergehende Entlastung insbesondere der tieferen und mittleren Einkommen. Mit Beschluss vom 19. November 2019 beantragen wir die Erheblicherklärung des Auftrags der Finanzkommission, der ebenfalls die (weitere) Entlastung kleiner und mittlerer Einkommen verlangt (RRB Nr. 2019/1782), weil wir das Anliegen grundsätzlich teilen. Aus diesem Grund beantragen wir auch hier, den vorliegenden Auftrag für erheblich zu erklären.

4. *Antrag des Regierungsrates*: Erheblicherklärung.

b) Änderungsantrag der Finanzkommission vom 4. März 2020 zum Antrag des Regierungsrats: Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat im Jahr 2020 eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten, die eine weitere Entlastung der kleinen und mittleren Einkommen vorsieht.

c) Zustimmung des Regierungsrats vom 10. März 2020 zum Antrag der Finanzkommission

Eintretensfrage

Fabian Gloor (CVP), Sprecher der Finanzkommission. Die Steuerpolitik beschäftigt die Finanzkommission und den Kantonsrat weiterhin intensiv, nicht nur bei den vorherigen Geschäften, sondern auch jetzt und nicht nur heute, sondern während der ganzen Legislatur. Bereits bei der Steuerreform und AHV-Finanzierung (STAF) wurde von allen Seiten klar betont, dass in einem zweiten Schritt eine weitergehende und verantwortungsvolle Entlastung der natürlichen Personen, also von der Bevölkerung, einzuplanen ist. In der STAF sind bereits 10 Millionen Franken Entlastungsmassnahmen für die natürlichen Personen beinhaltet. Damit konnte der erste Schritt der Entlastungen mit der Abstimmung vom 9. Februar 2020 bereits vollzogen werden. Das wird sicherlich auch mithelfen, die Folgen der Coronakrise mildern zu können. Auf der anderen Seite ist aber auch wichtig, dass man mit Augenmass auf die finanzielle Stabilität der Kantons- und Gemeindefinanzen Rücksicht nimmt. Die Finanzkommission würde es nicht sinnvoll finden, wenn man den ohnehin schon recht mageren Kanton Solothurn und seine Gemeinden auf eine Schockdiät setzen würde. Bereits im März 2020 waren die Folgen der Coronakrise absehbar. Die Finanzkommission hat den Auftrag auch vor diesem Hintergrund beurteilt. Aus diesen Überlegungen, die auch zu dem vorliegenden Auftrag angestellt wurden, hat die Finanzkommission im Dezember 2019 selber einen Auftrag eingegeben. Dieser soll die weiteren, verantwortungsvollen Entlastungen für die unteren und mittleren Einkommen vorsehen. Dieser Auftrag wurde vom Kantonsrat erheblich erklärt. Wenn dieser Auftrag erfüllt würde, würden Entlastungen im Umfang von 40 Millionen Franken für die natürlichen Personen vorgenommen. Der vorliegende Auftrag der Fraktion SP/Junge SP geht in eine ähnliche Richtung. Deshalb beantragt die Finanzkommission sinnvollerweise, den vorliegenden Auftrag mit der gleichen Formulierung wie beim damals erheblich erklärten eigenen Auftrag erheblich zu erklären. Die Diskussion wurde bereits beim eigenen Auftrag ausführlich und ausgiebig geführt. Deshalb war die Diskussion in der Finanzkommission zum vorliegenden Auftrag relativ klar und kurz. Die Finanzkommission hat diesen Auftrag an ihrer Sitzung vom 2. März 2020 mit 13:1 Stimmen zur Erheblicherklärung beantragt.

Markus Ammann (SP). Unser Vorstoss ist ein langjähriges Anliegen von uns. Ich glaube sagen zu dürfen, dass er auch ein Anliegen beinhaltet, das in diesem Gremium schon lange als eines der grössten Probleme in unserem Kanton anerkannt ist. Die tiefen und mittleren Einkommen werden im Kanton Solothurn im Vergleich zu andern Kantonen praktisch bei allen Kategorien - sei es bei Rentnern, Familien mit Kindern, Alleinstehenden oder Doppelverdienern - exorbitant hoch besteuert. Trotzdem hat dieses Gremium aus mehr oder weniger guten Gründen immer wieder gefunden, dass bei den tiefen und mittleren Einkommen gerade zum jeweiligen Zeitpunkt, als das Anliegen auf dem Tisch war, nichts wesentlich geändert werden kann, weil es finanziell nicht verkraftbar sei. Im Zusammenhang mit der letzten Unternehmenssteuerreform sind wir zum Schluss gekommen, dass die lediglich marginale Anpassung, die der Regierungsrat mit der Reformvorlage vorgenommen hat, nicht ausreicht. Hätte die Finanzkommission nicht einen dringlichen Auftrag lanciert, der gleich lautet, wie der geänderte Antrag zu unserem

Auftrag und hätte der Kantonsrat im Parlament dem dringlichen Auftrag der Finanzkommission nicht zugestimmt, bevor wir damals über die Steuervorlage abgestimmt hatten, hätte die Fraktion SP/Junge SP vermutlich auch der Steuervorlage nicht zugestimmt. So hatten wir eine Art Zugeständnis, dass man in diesem Bereich etwas macht - mehr aber auch nicht. Mit unserem Vorstoss haben wir aus heutiger Sicht nun verschiedene Optionen, wie wir damit umgehen können. Erstens: Wir könnten ihn zurückziehen. Sind wir - wie auch der Regierungsrat - mit dem geänderten Wortlaut der Finanzkommission einverstanden, kann man sich auf den Standpunkt stellen, dass der gleichlautende Auftrag der Finanzkommission bereits überwiesen und unser Auftrag somit obsolet ist. Das könnte aber auch angesichts der Coronakrise und der prognostizierten Steuerausfälle auf allen staatlichen Ebenen falsch verstanden werden - beispielsweise als Zeichen, dass der Kantonsrat das Anliegen nun doch nicht mehr für prioritär hält und es deshalb zurückstellen will. Das kann und darf aber nicht sein. Es wäre Verrat an all jenen, die der Unternehmenssteuerreform unter den geschilderten Voraussetzungen zugestimmt haben. Damit wäre es auch Verrat an einem grossen Teil des Stimmvolks. Zweitens: Wir könnten unseren Auftrags text zugunsten des geänderten Wortlauts der Finanzkommission aufgeben. Dieser Text wurde im letzten November überwiesen und damit verbindlich erklärt. Mit der Überweisung würden wir also lediglich den dringlichen Auftrag der Finanzkommission vom Herbst 2019 nochmals bestätigen. Dieser Auftrag ist zwar schön und gut, er hat allerdings zwei gravierende Schönheitsfehler. Erstens ist die Antwortzeit bis Ende des Jahres deutlich zu lang und zweitens ist die materielle Zielsetzung, die mit 20 Millionen Franken bis 30 Millionen Franken formuliert wurde, deutlich zu knapp. Deshalb ist mindestens eine grobe Zielsetzung, wo die Einkommensteuern bei den tiefen und mittleren Einkommen zu liegen kommen sollen, unserer Ansicht nach möglichst bald nötig. Ansonsten bleibt es einmal mehr bei einer weiteren bescheidenen Senkung, die einer grösseren Zahl von Solothurnerinnen und Solothurnern das Leben nicht wesentlich erleichtert. Mit der Formulierung, wie sie im Antrag enthalten ist, nämlich eng am Schweizer Mittel, sind wir klar genug und lassen dem Regierungsrat trotzdem genügend Spielraum für eine gute Solothurner Lösung. Wir wissen alle, dass zurzeit noch deutlich weitergehende Forderungen hinsichtlich einer Steuersenkung im Raum stehen. Mit anderen Worten: Wir brauchen möglichst bald klare und substantielle Antworten in Sachen tiefe und mittlere Einkommen, die deutlich weitergehen, als es der Auftrag der Finanzkommission postuliert hat - das aber ohne den Kanton Solothurn zu ruinieren. Dazu gibt es unserer Ansicht nach nur eine Antwort an den Regierungsrat: Wir müssen am Originaltext unseres Auftrags festhalten und diesen überweisen. Ich danke schon jetzt allen, die das ähnlich sehen und uns unterstützen. Damit können wir gemeinsam den Kanton Solothurn steuerlich wieder auf den richtigen Weg bringen.

Matthias Borner (SVP). Wir haben uns sehr über den Auftrag der Fraktion SP/Junge SP gefreut. Daraufhin haben wir uns auch über die Erheblicherklärung des Regierungsrats gefreut. Diese Freude hat sich sogar gesteigert, als ich heute Morgen die Statements der verschiedenen Fraktionen im Oltnen Tagblatt gelesen habe. Am Schluss sollte vor allem die Bevölkerung Freude haben. Die Voraussetzungen dafür sind sehr gut. In diesem Rat geht es ja mehrheitlich darum, mehr Geld auszugeben und der Konsens kostet in der Regel. Beim vorliegenden Auftrag geht es darum, dass kleine und mittlere Einkommen Ende Jahr substantiell mehr Geld haben. Beim Variantenentscheid Finanzkommission versus Fraktion SP/Junge SP sind wir einstimmig für den Antrag der Fraktion SP/Junge SP. Wir lassen uns sicher nicht mit behördlichen Ausführungen vertrösten und wollen konkrete oder - wie es der Auftrag sagt - substantielle Senkungen. Wir danken der Fraktion SP/Junge SP für diesen Auftrag und auch dem Regierungsrat und den Fraktionen für die positive Aufnahme. Wir kommen beim Budget und bei neuen Gebühren gerne darauf zurück.

Heinz Flück (Grüne). Ich könnte nun die Argumentation zum dringlichen Auftrag der Finanzkommission im Dezember wiederholen. Allerdings scheinen uns die Zielsetzungen, die sich an einem Durchschnitt orientieren, immer auch ein Stück weit problematisch. Wer sagt denn, dass der Durchschnitt auch richtig gerechnet ist? Und wie wird er bei den 26 unterschiedlichen Systemen von Steuern und Gebühren überhaupt berechnet? Ich wiederhole nun aber trotzdem zwei der bereits im Rahmen des dringlichen Auftrags im Dezember genannten Aspekte. Die Steuern für die unteren und mittleren Einkommen sind im Vergleich zu anderen Kantonen, aber auch in Bezug auf das Bundesrecht, das eine Erhebung von Steuern gemäss der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit verlangt, zu hoch. Weiter hatten wir damals auch erwähnt, dass wir davon ausgehen, dass die Umsetzung Gegenfinanzierungen beinhalten muss und einigermaßen ertragsneutral sein sollte, damit wir den Handlungsspielraum des Kantons nicht stärker einschränken. Nur so können wir aus meiner Sicht dem Auftrag der Fraktion SP/Junge SP gerecht werden. Wenn wir den Handlungsspielraum einschränken, schlägt sich das plötzlich auf Dinge wie die Krankenkassenprämienverbilligung oder andere Leistungen nieder. Mit einer kleinen Anpassung der Steuer-

progressionskurve bei sehr hohen Einkommen könnte man beispielsweise einen Teil der Entlastung finanzieren, ohne dass es jemandem wehtut. Die aktuellen wirtschaftlichen Einbrüche, von denen wir im Dezember noch nichts gewusst haben, beeinflussen die Börsengeschäfte offenbar nur teilweise. Gute Geschäfte machen dort diejenigen mit sehr hohen Vermögen. Wir haben die Vermögenssteuer im Rahmen der Unternehmenssteuerreform ein wenig angepasst. Vermutlich wäre jetzt eine weitere Anpassung zur Finanzierung der verschiedenen beschlossenen Massnahmen und zum Ausgleich der zu erwartenden Ausfällen nötig. Auch über ein weiteres steuerliches Instrument müssten wir uns Gedanken machen. In der Schweiz werden jährlich 95 Milliarden Franken vererbt und die Tendenz ist steigend. Dass wir in unserer leistungsorientierten Gesellschaft auch denen, die zufälligerweise vermögende Vorfahren haben, ein absolut leistungsfreies Einkommen und Vermögen zubilligen, ohne dass die Allgemeinheit daran partizipiert, müssen wir ebenfalls wieder ändern. Im Sinne von mehr sozialer Gerechtigkeit müssen wir unbedingt wieder eine Erbschaftssteuer, die bei sehr hohen Vermögen auch die direkten Nachkommen einschliesst, einführen. Mit einem Teil dieser Massnahmen können wir eine substantielle Entlastung der unteren und mittleren Einkommen finanzieren. Damit wollen wir klarstellen, dass die Entlastung für den Kanton nur so tragbar ist. Sie sollte aber auch nicht aufgrund der aktuellen Umwälzungen und der drohenden Defizite angesichts der Coronakrise auf die lange Bank geschoben werden. In diesem Sinne werden wir der Formulierung der Finanzkommission und des Regierungsrats zustimmen.

Christian Thalmann (FDP). Vor zwei Jahren sagte ein Kollege von mir - er wohnte in Breitenbach - dass er nach Binningen in den Kanton Basel-Landschaft ziehen würde. Ich fragte ihn nach dem Grund, denn an der Landschaft und den Menschen konnte es nicht liegen. Er sagte mir, dass die Steuerbelastung enorm hoch sei. Ich argumentierte, dass wir im Kanton Solothurn im Gegenzug tiefere Krankenkassenprämien haben. Das wollte er offenbar nicht hören und ich sagte weiter, dass die Mieten in Binningen 30% bis 40% höher seien als bei uns in Breitenbach. Auch dafür hatte er kein Gehör. Er ist also ins Baselbiet gezogen. Wir sind immer noch hier und zahlen im Kanton Solothurn überdurchschnittlich hohe Steuern. Mit dem Auftrag der Fraktion SP/Junge SP wird eine substantielle Entlastung der tiefen und mittleren Einkommen verlangt und wir müssen sagen, dass dieser Auftrag Substanz hat. Wir haben in der Fraktion während ca. 45 Minuten sehr kontrovers diskutiert, über eine eigentlich simple Sache. Aber sie ist wichtig, denn es betrifft jeden Einzelnen in unserem Kanton. Das Argument, dass wir einen dringlichen Auftrag der Finanzkommission erheblich erklärt haben, kann man sich bildlich so vorstellen: Wir haben eine Kartonbox, die mit einem schönen Seidenpapier dekoriert ist. Der dringliche Auftrag der Finanzkommission ist ein Bändchen, das quer läuft. Was fehlt, ist das andere Bändchen, das vertikal läuft. Das wäre quasi der Auftrag der Fraktion SP/Junge SP. Um das Geschenk komplett zu machen, fehlt zudem eine schöne Schleife. Hier wollen wir schauen, was betreffend der Steuern noch auf uns zukommt. Es wird spannend. Übrigens sind Steuerrückgaben keine Geschenke - unabhängig von der schönen Verpackung - sondern sie sind ein berechtigtes Anliegen unserer Einwohnerinnen und Einwohner, aber auch des Staates, der Verwaltung und des Regierungsrats, damit sie ihre Arbeit weiterhin gut und fit erfüllen werden. Unsere Fraktion wird dem ursprünglichen Auftragstext der Fraktion SP/Junge SP aus den genannten Gründen zustimmen.

Susanne Koch Hauser (CVP). Dieser Auftrag wurde bekanntlich im Kontext mit der Behandlung der STAF eingereicht und - wie es der Kommissionssprecher bereits erwähnt hat - mit dem dringlichen Auftrag der Finanzkommission überholt. Unsere Fraktion ist, wie beim dringlichen Auftrag der Finanzkommission, klar der Meinung, dass im Bereich der Steuern für natürliche Personen respektive auch weitergefasst bei der Belastung der kleinen und mittleren Einkommen im Kanton Solothurn etwas gemacht werden muss. Das haben der Regierungsrat und der Kantonsrat mehrfach so manifestiert. Der vorliegende Auftrag soll aus unserer Sicht mit dem angepassten Wortlaut der Finanzkommission und des Regierungsrats überwiesen werden. Wir vertrauen darauf, dass der Regierungsrat eine breite Auslegeordnung vornehmen wird und dem Kantonsrat bis im Herbst eine für unseren Kanton finanziell tragbare Lösung vorlegen wird. Diese soll dann mit dem politischen Gewicht zum Ziel führen. Wir sind klar der Ansicht, dass mehrere Aufträge mit ähnlichem Wortlaut oder nicht erfüllbaren Forderungen nicht zielführend sind. Zu den Strukturen der Einkommen und den Tarifgestaltungen unseres Kantons im Vergleich zu anderen Kantonen wurde bereits viel gesagt. In dieser Session werden wir voraussichtlich auch noch über unser Verhältnis zum Neuen Finanz- und Lastenausgleich reden dürfen. Auch dort manifestiert sich, welche Anstrengungen an allen Fronten notwendig sein werden. Unsere Fraktion ist der Ansicht, dass wir das Mögliche machen müssen und das auch dringlich - aber unter Umständen schrittweise und so verträglich, dass unser Kanton am Schluss nicht ausblutet. Die Fraktion CVP/EVP/glp-Fraktion stimmt dem geänderten Wortlaut einstimmig zu.

Rémy Wyssmann (SVP). Ich bin gegenüber der Entwicklungshilfe immer sehr skeptisch. Für mich gibt es gute Entwicklungshilfe, diese muss aber zwei Voraussetzungen erfüllen. Erstens muss die Entwicklungshilfe zu denjenigen gelangen, die es wirklich bitter nötig haben. Zweitens muss die Entwicklungshilfe von der Basis, vom Volk, getragen sein. Die Entwicklungshilfe, die hier im Vorfeld dieses Auftrags geleistet wurde, ist wirklich gut. Wir haben am 29. August 2019 die Initiative «Jetzt si mir draa» lanciert. Vorab gab es von der politischen Seite nichts Greifbares. Viele haben nur geredet - bei Apéros, an 1. August-Feiern, an Parteiveranstaltungen oder beim Wahlkampf - aber etwas gemacht hat niemand. Der Mittelstand wurde bis heute nicht entlastet. Ab dem 29. August 2019 wurde es plötzlich hektisch. Alle sind wie in einem Hühnerstall herumgeflattert. Am 11. September 2019 hat die Fraktion SP/Junge SP einen Auftrag zur Steuersenkung eingereicht. Am 19. November 2019 hat die Finanzkommission einen dringlichen Auftrag eingereicht, der am 18. Dezember 2019 überwiesen wurde. Am 4. März 2020 hat die Finanzkommission schliesslich noch einen Änderungsantrag zum Auftrag der Fraktion SP/Junge SP eingestellt. Warum die plötzliche Hektik? Alle haben Angst vor der Initiative «Jetzt si mir draa» und das ist auch gut so, denn 30 Jahre Steuerhölle sind genug. Unsere Bevölkerung hat einen besseren Platz als den Platz 26 in der interkantonalen Steuerbelastung verdient. Heute haben wir nun die Situation, dass wir auswählen können. Wir haben zwei Aufträge, die einander gegenübergestellt werden: der Auftrag der Fraktion SP/Junge SP und der Antrag der Finanzkommission dazu. Welcher ist nun für uns Initianten besser? Immerhin haben wir hier drei Kantonsräte, die im Initiativkomitee sind. Welches Modell ist für die 3264 Unterzeichner der Initiative besser? Die Antwort ist klar: Es ist das Modell, der näher an der Initiative ist. Es geht nur um die Sache. Die Fraktion SP/Junge SP sagt, dass es um eine substantielle Entlastung geht und es eng am Schweizer Durchschnitt sein muss. Das ist sicher besser als der Antrag der Finanzkommission, der sehr unverbindlich ist und bei dem man sich alles oder nichts darunter vorstellen kann. Wir werden jetzt aber nicht «Brüder, zur Sonne, zur Freiheit» singen. Wir werden auch nicht sagen: «Hell aus dem Dunklen vergangen, leuchtet die Steuerzukunft hervor». Das ist noch keine Liebeserklärung an die Fraktion SP/Junge SP. Vielleicht kommt sie noch. Denn was heisst «substantiell»? Diese Antwort wurde heute noch nicht gegeben und auch das ist ein unbestimmter Begriff. Was heisst «mittlere Einkommen»? Wo ist die Grenze zwischen mittleren und hohen Einkommen? Auch das ist bis jetzt nicht klar. Will dieser Auftrag vielleicht eine künstliche Barriere in der Steuerprogressionskurve, in der Steuerprogressionskurve im Kanton Solothurn, die bereits heute komplex ist und von kaum jemandem verstanden wird, eine Barriere, eine unüberwindbare Mauer, die das Bundesgericht niemals akzeptieren würde, weil das gegen das Steuerharmonisierungsgesetz verstösst? Das sind alles Fragen, die heute nicht beantwortet wurden. Was heisst «eng» am Schweizer Durchschnitt? Auch diese Frage wurde heute nicht beantwortet. Wer die Frage beantwortet haben möchte, kann sich an unseren Staatsschreiber wenden. Er kann sicher sagen, was eng bedeutet. Weil der Auftrag der Fraktion SP/Junge SP klar und verbindlich ist, müssen wir wachsam bleiben und den Druck aufrechterhalten. Das machen wir auch. Wir können nicht nur gute Leserbriefe schreiben, sondern auch gute Kampagnen führen. Unsere Abstimmungskampfkasse füllt sich. Wer einzahlen möchte, kann bei mir gerne einen Einzahlungsschein holen. (*Der Präsident weist auf das Ende der Redezeit hin.*) Fazit: Die Unterzeichner der Initiative und die drei Kantonsräte sind für den 29. November 2020 bereit.

Georg Nussbaumer (CVP). Rémy Wyssmann hat mich herausgefordert und ich möchte einige Dinge klarstellen. Mich ärgert es sehr, dass man in diesem Kanton nur von den Steuern spricht und absolut negiert, dass das letztlich bei Weitem nicht das einzige Argument ist, das dazu führen kann, dass man in diesem Kanton wohnt. Die letzte verfügbare Studie des Marktforschungsinstituts gfk liegt auf dem Tisch und ich hoffe, dass auch Rémy Wyssmann diese angeschaut hat. So kann er nämlich feststellen, dass das durchschnittliche verfügbare Einkommen in der Schweiz zwischen 38'000 Franken und 70'000 Franken beträgt. Der Kanton Solothurn ist mit 46'000 Franken auf Rang 10 - also praktisch identisch. Es ist auch logisch, dass das so ist. Wenn Rémy Wyssmann von den Steuern spricht, soll er nicht allgemein davon sprechen. Er soll bitte auch erwähnen, dass der Eigenmietwert in unserem Kanton sehr tief ist und dass die Mieten grundsätzlich wesentlich tiefer sind. Mir scheint es ein Akt der Fairness zu sein, dass das auch erwähnt wird. Unser Kanton hat eine Funktion in der Schweiz, die wir letztlich nicht ganz ausblenden können. Er liegt mitten in der Schweiz und wir haben die ganzen Logistikbetriebe. Deren Mitarbeitende haben nicht die ganz grossen Einkommen und entsprechend ist es logisch, dass wir einerseits viel Geld aus dem Finanzausgleich erhalten, ohne dass wir daran Schuld tragen und dass wir andererseits ganz andere Vorteile haben, wie beispielsweise bezahlbaren Wohnraum und andere Dienstleistungen wie die Familienausgleichskasse usw., die andere Kantone nicht kennen.

Roland Heim (Vorsteher des Finanzdepartements). Zuerst möchte ich etwas zum Wortlaut des Auftrags der Fraktion SP/Junge SP sagen. Damit wird verlangt, dass wir noch in diesem Monat eine Vorlage vorle-

gen, mit der sich die steuerliche Situation am Schweizer Durchschnitt orientiert. Zumindest in diesem Punkt erwarte ich, dass die Fraktion SP/Junge SP eine gewisse Kulanz zeigt, dass das bis Ende Juni nicht möglich sein wird. So kann das nicht verabschiedet werden, nämlich dass innerhalb von zehn Tagen eine Vorlage hervorgezaubert wird, und ich nehme an, dass es noch einen Änderungsantrag geben wird. Als zweites möchte ich anmerken, dass heute hier nie festgestellt wurde, dass wir seit der Steuervorlage, also seit dem 1.1.2020, bei den untersten Einkommen unter dem Durchschnitt der gesamtschweizerischen Steuerbelastung sind - ledig bis 22'500 Franken, verheiratet bis 45'000 Franken ohne Kinder und bis 50'000 Franken mit Kindern. Es ist mir klar, dass das nur bei den untersten Einkommen der Fall ist, aber es ist trotzdem unfair, wenn man das nicht feststellt. Wir haben eine hohe Steuerbelastung im Kanton Solothurn. Wir haben aber nicht nichts gemacht. Seinerzeit war es die Idee des Regierungsrats, dass mit der Steuerentlastung bei den Unternehmen auch eine Steuerentlastung für die natürlichen Personen an die Hand genommen wird. Sie können in verschiedensten Protokollen nachlesen, dass wir gesagt haben, dass das nächste Projekt bei der Steuerbelastung der natürlichen Personen anzusiedeln ist, wenn die Unternehmenssteuerreform unter Dach und Fach ist - das immer unter Berücksichtigung des Finanzhaushalts. Dieser Punkt fehlt auch mir beim vorliegenden Auftrag. Wir können nicht einfach die Steuerbelastung senken und nicht wissen, wie es angesichts der Coronakrise weitergeht. Es sieht so aus, dass Sie den Auftrag der Fraktion SP/Junge SP - voraussichtlich mit geänderten Wortlaut - überweisen werden. Es liegen nun zwei Aufträge vor. An dem der Finanzkommission arbeiten wir bereits eine Weile. Das Ziel wäre gewesen, dass wir aufgrund der Diskussionen eine Vorlage mit einer substantiellen Entlastung für tiefe und mittlere Einkommen im August zuhause des Kantonsrats verabschieden können. Diese soll sich aber nicht am Durchschnitt orientieren, sondern an der momentanen finanziellen Situation des Kantons. Die beiden Aufträge sind relativ klar, decken sich aber nicht unbedingt. Es wird nun die Aufgabe des Regierungsrats sein, das entsprechend zu interpretieren. Noch nicht klar ist der Zeitrahmen. Die Volksinitiative gibt uns Zeit bis zum Jahr 2023. Wir werden sehen, wie lange wir mit dem Auftrag Fraktion SP/Junge SP Zeit haben, um eine derart umfassende Vorlage, die vom Wortlaut der Finanzkommission abweicht, vorzulegen. Auch das wird wiederum sorgfältige Abklärungen brauchen. Ich gehe davon aus, dass auch gleichzeitig verlangt wird aufzuzeigen, wie das finanzierbar ist. So wird vom Regierungsrat früher oder später wohl auch erwartet, ein Massnahmenpaket vorzulegen. Ich bin froh um die Ergänzung von Georg Nussbaumer. Es wird immer nur von der Steuerbelastung gesprochen. Tatsächlich zeigen die letzten Statistiken aber, dass sich der Kanton Solothurn in Bezug auf das verfügbare Einkommen im Mittelfeld befindet. Die Steuern sind das eine, es müssen aber noch viele andere Aspekte miteinbezogen werden. Immerhin spricht der Auftrag der Fraktion SP/Junge SP von der steuerlichen Belastung. Das heisst, dass wir berücksichtigen können, dass man bezüglich Fahrkosten viel mehr abziehen kann und dass wir eine sehr tiefe Katasterschätzung haben. Ich möchte nochmals betonen, dass es auch andere Gründe gibt, um in den Kanton Solothurn zu ziehen. So befinden wir uns bezüglich der Vermögenssteuer auf Rang 6. Wir haben im Kanton Solothurn aber auch die drittiefsten Vermögen pro Kopf. Bescheiden wie wir sind, weisen wir unser Vermögen, das in den Immobilien steckt, nur zu 25%. Auch das muss ins Feld geführt werden. Eine tiefe Steuer führt nicht automatisch zu einem hohen Steuersubstrat. Das Ziel ist, dass wir unseren Kanton attraktiver machen. Wie gesagt ist der Regierungsrat der Meinung, dass wir die Steuerentlastung an die Hand nehmen. Der erste Schritt wurde mit der STAF-Vorlage gemacht. Für den zweiten Schritt werden wir nun sehen, ob wir den Auftrag der Finanzkommission umsetzen können. Auch der Auftrag der Fraktion SP/Junge SP liegt vor. Zudem hat der Regierungsrat bereits im Mai den Auftrag zu einer kompletten Revision der Steuergesetzgebung betreffend der natürlichen Personen gegeben. Es ist also einiges im Fluss, neben allen anderen Projekten. Ich bitte die Fraktion SP/Junge SP deshalb, das zu berücksichtigen und uns eine neue Frist zu setzen, in der dieser Auftrag erfüllt werden muss, denn Juni 2020 ist nicht möglich.

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Ich bin nicht sehr begeistert davon, dass der Auftragstext nach dem Votum des Regierungsrats noch abgeändert wird. Ich kann es aber nachvollziehen. Es sieht folgendermassen aus: Eine Abänderung zu einem Auftrag kann der oder die Erstunterzeichnende eines Auftrags stellen.

Markus Ammann (SP). Nach gesundem Menschenverstand ist es selbstverständlich, dass wir die Frist um die Coronaphase verlängern können. Man muss keine Notverordnung machen, damit auch dieser Termin verschoben wird. Wenn es formal korrekt sein muss, habe ich kein Problem damit, statt Juni 2020 Herbst 2020 zu schreiben. Das ist eine reine Formalität. Inhaltlich sind wir uns in diesem Sinne einig. Es ist wohl auch klar, dass hier niemand erwartet, dass der Regierungsrat die Vorlage bis Ende Juni 2020 ausarbeitet. Man muss auch sagen, dass der Regierungsrat unserem Vorstoss ursprünglich zugestimmt und ihn erheblich erklärt hatte. Da die Coronakrise dazwischen kam, ist es klar, dass es nicht

mehr Juni 2020, sondern Herbst 2020 ist. Ich bin nun unschlüssig, ob ich einen offiziellen Änderungsantrag stellen soll. Da ich mir vorstellen kann, dass der Regierungsrat so zufriedener wird, beantrage ich, Juni 2020 mit Herbst 2020 zu ersetzen. So ist es sogar noch offener als nur mit einer Verlängerung um drei Monate.

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Gemäss Gesetz ist der Erstunterzeichner zuständig, um einen solchen Antrag zu stellen. Ein Anderer kann das nicht machen. Ich höre aus dem Saal, dass der Erstunterzeichner, Simon Bürki, das zu seinem Antrag macht. So lautet der Änderungsantrag: «Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat bis Herbst 2020 eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten...» Als erstes werden wir nun den Auftragstext bereinigen. Der Änderungsantrag des Erstunterzeichners wird dem ursprünglichen Wortlaut der Fraktion SP/Junge SP gegenübergestellt.

Für den Änderungsantrag
Für den ursprünglichen Wortlaut

grosses Mehr
Minderheit

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Wir stellen nun den geänderten Wortlaut dem Antrag des Regierungsrats und der Finanzkommission gegenüber.

Für den geänderten Wortlaut gemäss Antrag Simon Bürki
Für den Antrag des Regierungsrats/Finanzkommission

deutliche Mehrheit
Minderheit

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Schliesslich stimmen wir über die Erheblicherklärung des Auftrags im Sinne des geänderten Wortlauts von Simon Bürki ab.

Für Erheblicherklärung
Dagegen
Enthaltungen

deutliche Mehrheit
einzelne Stimmen
einzelne Stimmen

A 0115/2019

Auftrag Dieter Leu (CVP, Rickenbach): Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn

Es liegen vor:

- a) Wortlaut des Auftrags vom 26. Juni 2019 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 29. Oktober 2019:

1. *Auftragstext:* Der Regierungsrat wird beauftragt, die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit der strassengebundene öffentliche Agglo-Verkehr sowie der strassengebundene öffentliche regionale Personen-Verkehr (RPV) im Kanton Solothurn in den nächsten 10 Jahren weitgehend auf einen Betrieb mit alternativen, schadstoffarmen Antrieben umgestellt werden kann und festzulegen, wie die dadurch entstehenden Investitionen und Betriebskosten finanziert werden sollen.

2. *Begründung:* Der Klimaschutz erfordert einen umfassenden Transformationsprozess in allen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Sektoren. Als Emittent von rund 3% der CO₂-Emissionen des Verkehrs in der Schweiz bedeutet dies für den öffentlichen Bus-Verkehr eine Umstellung auf nichtfossile Antriebsenergien sowie eine weitere Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf umweltfreundliche Verkehrsträger (öV). Weltweit kann ein deutlicher Trend zu Elektrofahrzeugen festgestellt werden, zunehmend auch im öffentlichen Verkehr. Im Kanton Solothurn entwickelt die Firma Hess in Bellach mit Erfolg leistungsfähige Elektrobusse. Sie konnte für einige Schweizer Städte und auch für ausländische Städte erste Fahrzeuge ausliefern. In diversen Ländern werden die durch die Umstellung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf nichtfossile Energien entstehenden Investitionen und Betriebskosten mit finanziellen Fördermitteln unterstützt. In Deutschland werden 80% der Investitionen und der Betriebskosten durch den Bund finanziert und in China verkehren in den Städten mit hoher

schadstoffbelasteter Luft schon über 16'000 Elektrobusse. In der Schweiz fördert das Bundesamt für Energie erste Pilotprojekte im öffentlichen Bus-Verkehr. Zudem hat der Nationalrat an der Sitzung im März 2019 einen Vorstoss gutgeheissen, mit dem der Bundesrat aufzeigen soll, wie Elektrobusse im öffentlichen Verkehr finanziell unterstützt werden.

Viele Schweizer Städte und viele öffentliche Transportunternehmen planen deshalb, auch im Einklang mit der Energiestrategie des Bundes, mittelfristig die Ablösung von Dieselnissen durch schadstoffärmere Antriebstechnologien. Dies vor allem, um einen aktiven Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und zur Senkung der Lärmbelastung in den Städten zu leisten. In den letzten Jahren hat die Entwicklung umweltfreundlicher Busse, insbesondere im strassengebundenen öffentlichen Verkehr, grosse Fortschritte gemacht. Im öffentlichen Verkehr kann die maximal geforderte Leistung eines Busses genau berechnet und die Batterie entsprechend dimensioniert werden. Durch den optimierten Einsatz von Ladestationen im Busnetz kann die Reichweite der Elektro-Fahrzeuge vergrössert werden. Elektrobusse und Brennstoffzellenbusse sind leise, stossen keine Schadstoffe aus, haben einen Bruchteil der CO₂-Bilanz eines Dieselnisses und insbesondere Elektrobusse verbrauchen, dank des besseren Wirkungsgrads der Antriebstechnologie, zwei- bis dreimal weniger Energie als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.

Die Entwicklung nichtfossiler Antriebsarten hat grosse Fortschritte gemacht. Viele Transportunternehmen sind in der Planung vom Versuchsbetrieb mit einzelnen Bussen bis hin zum Betrieb mit grösseren eBus-Flotten. Bedingt durch die relativ lange Betriebszeit von 10 bis 12 Jahren eines Busses im öffentlichen Verkehr, muss der Wechsel der Antriebstechnologie jetzt gefördert werden. Die grosse Herausforderung besteht nicht primär in der Technik, sondern in der Finanzierung neuer Antriebstechnologien. Da die Technik relativ neu ist und erst kleine Stückzahlen hergestellt werden, sind die Kosten pro Fahrzeug noch teurer als die eines konventionellen Dieselnisses. Zudem braucht es neue Ladeinfrastrukturen für die Fahrzeuge und vermutlich auch Netzausbauten der Stromversorger für die Ladestationen. Die Stromversorger könnten im Rahmen eines Public-Privat-Partnership-Projekts in die Finanzierung der Ladestationen eingebunden werden und die Investitionskosten der Busunternehmen respektive des Kantons dadurch gesenkt werden. Ergebnisse aus Pilotprojekten mit Elektrobusen in einzelnen Transportunternehmen sind nicht übertragbar auf andere Unternehmen, da jeder Busbetrieb andere netzbedingte energetische Bedürfnisse hat. Der Umsetzungsprozess und damit die gewünschte Wirkung wird durch das Abwarten von Ergebnissen aus Pilotprojekten nur unnötig verzögert. Gefordert sind deshalb vom Kanton festgelegte Rahmenbedingungen für den Einsatz von Elektrobusen. Diese könnten zum Beispiel in der Verordnung zum regionalen Personenverkehr (BGS 732.4) geregelt werden. Analog zu § 14, welcher die Eckwerte beim Kostendeckungsgrad und den Belegungsgrad festlegt, könnten der Deckungsgrad einer Linie mit Elektrobetrieb, die Investitionsbeiträge an Busse und an Ladeinfrastrukturen festgelegt werden. Um dem Ersatz der Dieselnisse durch klimaneutrale Busse im Kanton Solothurn mittelfristigen zum Durchbruch zu verhelfen, sollen dem Kantonsrat die Rahmenbedingungen und die finanziellen Konsequenzen aufgezeigt werden. Dem Kantonsrat ist eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten. Dadurch nimmt der Kanton Solothurn seine Verantwortung beim Klimaschutz und bei der Umsetzung der Energiestrategie des Bundes wahr.

3. Stellungnahme des Regierungsrates: Die Energiestrategie 2050 des Bundesrats sieht eine deutliche Reduktion klimaschädlicher Emissionen vor. Beim Verkehr soll der Energieverbrauch halbiert werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Bundesratsvorgaben in seinem Zuständigkeitsbereich in der Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr (ESöV 2050) konkretisiert. Ziele sind die Steigerung der Energieeffizienz, der Ausstieg aus der Kernenergie, die Senkung des CO₂-Ausstosses und der Ausbau der Produktion erneuerbarer Energien. Beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr (ÖV) sind alternative Antriebsformen, unter anderem elektrische Antriebe, ein Ansatzpunkt zur Senkung des CO₂-Ausstosses. Art. 120 der Kantonsverfassung (KV; BGS 111.1) hält fest, dass Kanton und Gemeinden für eine umweltgerechte und volkswirtschaftlich möglichst günstige Verkehrsordnung sorgen. Vor diesem Hintergrund unterstützen wir eine aktive Auseinandersetzung der Behörden und den Transportunternehmen (TU) mit alternativen Antrieben. Bei der Ablösung von Dieselnissen durch umweltfreundlichere Busse werden nicht zuletzt Herausforderungen finanzieller Natur auf den Kanton als Besteller des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs zukommen. Es zeichnen sich höhere Investitions- und Betriebskosten ab. Folglich ist davon auszugehen, dass auch bei gleichem Fahrplanangebot die Abgeltungssumme künftig steigen wird. Vor diesem Hintergrund unterstützt der Regierungsrat das Begehren des Auftrags festzulegen, wie die dadurch entstehenden Investitionen und Betriebskosten finanziert werden sollen. Es wird insbesondere darum gehen, die gesetzlichen Grundlagen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen, damit Abgeltung und Förderung alternativ angetriebener Busse ermöglicht werden können. Dabei ist abzuklären, ob die Besteller alleine die höheren Kosten tragen sollen oder ob auch die TU bzw. Dritte für eine Mitfinanzierung in Betracht zu ziehen sind. Offene Fragen bestehen zudem hinsichtlich der Eigentümerschaft, insbesondere im Zusammenhang mit Infrastrukturen wie Ladestationen an Haltestel-

len. Weiter sei darauf hingewiesen, dass die aktuelle Plafonierung des ÖV-Budgets auf dem Stand 2015 aufgehoben werden müsste, wenn der Kanton alternativ angetriebene Busse fördern bzw. finanzieren soll. Eine Angebotsreduktion zum Auffangen der höheren Kosten ist nicht zielführend.

Mit Blick auf die Einsatzdauer von Bussen bis zu 14 Jahren muss das Ziel sein, die rechtlichen Grundlagen zur Abgeltung alternativ angetriebener Busse möglichst bald festlegen zu können. Damit erhalten die TU die nötige Planungs- und Rechtssicherheit für künftige Ersatz- und Neubeschaffungen. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob allfällige Rechtsanpassungen im Rahmen der ohnehin vorgesehenen Revision des ÖV-Gesetzes und der Verordnungen (Inkrafttreten nicht vor 2022) vorzunehmen oder aber zeitlich vorzuziehen sind. Die strategischen und operativen Arbeiten für die Umstellung von Busflotten auf alternative Antriebe liegen bei den einzelnen TU. Diese haben, bedingt durch ihre jeweilige Netz- und Liniencharakteristik, unterschiedliche Ausgangslagen. Entsprechend werden sich die Umstellungsstrategien bei der Stossrichtung in zeitlicher Hinsicht und vom Umfang her voneinander unterscheiden. Eine übergeordnete kantonale Umstellungsstrategie erscheint so gesehen wenig sinnvoll. Hinzu kommt, dass zahlreiche interkantonale Buslinien bestehen. Alle Bustransportunternehmen, die im Kanton Solothurn verkehren, sind auch in mindestens einem Nachbarkanton unterwegs. Deshalb ist eine interkantonale Zusammenarbeit bei der Umstellung auf alternative Antriebe zwingend. Dazu haben die Nordwestschweizer Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn auf Fachebene eine entsprechende Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Eine Abstimmung mit dem BAV als mitbestellende Behörde beim Regionalverkehr ist zudem unabdingbar. Die Stossrichtung des Bundes bei den alternativen Antrieben kann direkte Auswirkungen auf die vom Kanton zu übernehmende Abgeltungshöhe haben. Das im Auftrag festgehaltene Ziel, wonach eine Umstellung auf alternative und schadstoffarme Antriebe in den nächsten zehn Jahren und weitgehend erfolgen soll, ist zu eng gefasst. Wie bereits erwähnt, werden sich die Umstellungsstrategien der TU netz- und linienbedingt voneinander unterscheiden. Je nach Konstellation ist eine rasche flächendeckende Umstellung gar nicht sinnvoll oder noch nicht möglich, weil die entsprechenden alternativen Antriebssysteme für gewisse Liniencharakteristiken noch fehlen, zu teuer oder noch nicht marktreif sind. Zudem müssten Dieselbusse, welche ihre Lebensdauer noch nicht erreicht haben, vorzeitig ersetzt werden, was zumindest aus finanzieller Sicht nicht zielführend ist. Deshalb erwägen wir, vor einem grossflächigen Einsatz von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien, Erfahrungen mit einem Pilotbetrieb zu sammeln.

4. *Antrag des Regierungsrates*: Erheblicherklärung mit abgeändertem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die nötigen, rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Investitionen und Betrieb von alternativen schadstoffarmen Antriebstechnologien im strassengebundenen ÖV im Kanton Solothurn finanziert werden können.

- b) Änderungsantrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 5. Dezember 2019 zum Antrag des Regierungsrats.
- c) Zustimmung des Regierungsrats vom 17. Dezember 2019 zum Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Eintretensfrage

Markus Ammann (SP), Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Ich wurde soeben Opfer der Elektronik und kann meine Rede nicht finden. Ich kann es mir nicht erklären, werde aber versuchen, die Diskussion in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission ohne Unterlagen kurz zusammenzufassen. Im Grundsatz war man mit dem Vorstoss einverstanden und hat lange darüber diskutiert, ob der Weg der richtige ist. Eine grosse Mehrheit der Kommission war der Meinung, dass die Elektrifizierung des öffentlichen Regionalverkehrs richtig und wichtig ist. Anschliessend wurde über den richtigen Weg diskutiert. Einige waren der Ansicht, dass man die Elektrifizierung möglichst schnell vorantreiben soll. Andere wollten nicht gleich loslegen, sondern Überlegungen anstellen, wie das im Kanton gestaltet werden soll. Je länger die Diskussion dauerte, desto mehr hat man festgestellt, dass es noch viele offenen Fragen gibt - bezüglich Verantwortlichkeiten, Finanzierung, Technik etc. Es stellen sich also die Fragen, wer das umsetzt, welche Rolle der Kanton einnimmt und welche den Transportunternehmen zukommt. Diese Fragen können nicht von heute auf morgen beantwortet werden. Das hat dazu geführt, dass die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission der Meinung ist, dass zuerst ein Konzept gemacht werden muss, wie man die Dekarbonisierung oder die Elektrifizierung im Kanton vorantreiben will. Dazu kann man unterschiedliche Meinungen haben. Wir waren aber klar der Ansicht, dass es in diesem Fall richtig ist, dass sich der Kanton konzeptuell überlegt, wie er die Dekarbonisierung des regionalen Personenverkehrs im Bereich der Busse vorantreiben will, wie er mit den Transportunternehmen

zusammenarbeitet und wie die Rollen und Verantwortlichkeiten verteilt werden sollen. Deshalb war die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission der Ansicht, dass zuerst ein Konzept erarbeitet werden soll. Dies wurde in einem Änderungsantrag formuliert. Dieser wurde von Dieter Leu und auch vom Regierungsrat so angenommen. In diesem Sinne denke ich, dass das der richtige Weg ist, weil es sehr viele Fragen gibt bis hin zur Frage, welches Elektrifizierungssystem angewendet wird. Je nach Linie können das sogar unterschiedliche sein. Wir werden die Elektrifizierung in den nächsten zehn bis 20 Jahren vorantreiben. Das müssen wir aber mit einer gewissen Intelligenz machen.

Georg Nussbaumer (CVP). Der Kommissionssprecher hat erklärt, warum der ursprüngliche Wortlaut von Dieter Leu durch die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission und auch durch den Regierungsrat abgeändert wurde. Da diese Änderung Sinn macht, wird auch unsere Fraktion dem geänderten Wortlaut der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission zustimmen. Es ist klar, dass im Kanton Solothurn genügend Know-how für diese Technologie vorhanden ist. So ist es sinnvoll, dass sie auch bei uns eingesetzt wird. Bezüglich der Testbetriebe möchten wir darauf hinweisen, dass es in anderen Kantonen schon viele Beispiele und Erfahrung mit der Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs gibt. So hat beispielsweise die Post die Linie Brugg-Windisch elektrifiziert. Auch in den Kantonen Schaffhausen und Zürich wurde die Elektrifizierung des Busverkehrs vorangetrieben. Bezüglich Rentabilität gibt es bereits interessante Hinweise dazu, wo es hinführen könnte. Die Elektrobusse der Post auf der Strecke Brugg-Windisch sind relativ teuer. Die Investitionskosten liegen bei rund 0,75 Millionen Franken pro Bus. Das ist viel Geld im Vergleich zu einem Diesibus, der rund 270'000 Franken kostet. Der Unterhalt und die Reparaturen sind bei einem Elektrobus aber inbegriffen und der Strom ist wesentlich günstiger als Diesel. Somit sieht die ganze Sache wieder anders aus. Auch wenn man die neuen CO₂-Abgaben konservativ einrechnet, wird man feststellen, dass die Mehrkosten von Elektrofahrzeugen auf eine Lebensdauer gesehen nicht exorbitant hoch sind und die Fahrzeuge schon heute, zumindest teilweise, eingesetzt werden könnten. Die Technologie ist bereits ziemlich ausgereift. Wir haben einen Anbieter im Kanton Solothurn und dieser geht davon aus, dass ein Elektrobus doppelt so lange im Einsatz gehalten werden kann als ein Diesibus. Wir wissen also, dass wir eine gute Ausgangslage haben und dass wir auch Strecken haben, die sich anbieten. Deshalb sind wir der Meinung, dass man vorwärts machen soll. Zudem weise ich darauf hin, dass das Schienennetz in der Schweiz bereits vor dem 1. Weltkrieg aus der Not heraus elektrifiziert wurde. Das ist ein wesentlicher Teil des Erfolgs der SBB. Die Elektrifizierung, die auch aus Überlegungen der Eigenversorgung gemacht wurde, war seinerzeit teuer. Sie hat aber dazu geführt, dass wir heute über Bahnbetriebe verfügen, die funktionieren. Wenn wir diese mit dem Ausland vergleichen, kann man feststellen, dass wir einen sensationell guten Schienenverkehr haben. Dieser ist auf die Elektrifizierung zurückzuführen, weil sie, auf die ganze Lebensdauer gesehen, relativ günstig ist. Ich würde mir wünschen, dass wir das auch in anderen Bereichen machen, auch wenn wir das nächste Mal im Rat über die Energiepolitik diskutieren. Wie gesagt stimmen wir dem Antrag des Regierungsrats zu.

Heinz Flück (Grüne). Für das Erreichen der Klimaziele braucht es globale und lokale Lösungen - ganz nach dem Motto «Denke global, handle lokal». Mit dem vorliegenden Auftrag zur Dekarbonisierung des strassengebundenen ÖV können wir genau nach dieser Maxime handeln. Der öffentliche Verkehr betrifft den Kanton unmittelbar. In diesem Rat können wir seine Ausrichtung direkt beeinflussen. Heute sind die Ausgaben für den ÖV kantonal gedeckelt und es gilt das Wirtschaftlichkeitsprinzip bei Neu- und Ersatzbeschaffungen. Damit wird eine Investition in nachhaltige Antriebe, die für das Erreichen der Klimaziele dringend nötig sind, bis jetzt faktisch verhindert. Die Schaffung von notwendigen, rechtlichen Rahmenbedingungen sollte deshalb solche Investitionen ermöglichen und sie ist unumgänglich. Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung muss zukünftig ganzheitlicher gemacht werden. Es sind nicht nur die Beschaffungskosten, sondern es sind auch die Lebensdauer, die Wartung, die Betriebskosten und die Treibstoff- beziehungsweise Stromkosten über die Lebensdauer gesehen anzulegen. Schon in dieser Betrachtung holen Elektrofahrzeuge gegenüber Dieselfahrzeugen auf. Weiter muss man auch in Betracht ziehen, dass die Wahrscheinlichkeit für weitere Bundesauflagen zur Erreichung der Klimaziele gross ist. Man tut sicher auch gut daran, sich Gedanken darüber zu machen, welchen Beitrag wir auf Kantonsebene bereits jetzt leisten können. Schwer zu beziffern, aber auch miteinzubeziehen sind die indirekten Kosten - Schäden an Mensch und Natur durch Abgase, CO₂ und Russ. Wir dürfen uns nichts vormachen: Die Umstellung auf alternative Antriebe wird kurzfristig und vordergründig mit höheren Kosten verbunden sein und uns ist bewusst, dass diese Kosten nicht von den Transportunternehmen alleine getragen werden können. Der Bund setzt ambitionierte Klimaziele und die Kantone müssen ihr Möglichstes tun, um diese umzusetzen. Das heisst, nicht abzuwarten, bis alternative Antriebssysteme der

Transportunternehmungen selbständig wirtschaftlich betrieben werden können, sondern wir müssen den Umstellungsprozess aktiv fördern und auch finanziell unterstützen.

Das eine tun und das andere nicht lassen. Förderkonzepte und rechtliche Grundlagen sind richtig und wichtig, damit bei künftigen Neuanschaffungen richtungsweisende Entscheide getroffen werden können. Das bedeutet jedoch nicht, dass man nicht bereits jetzt zumindest punktuell auf Elektrobusse setzen sollte. Man kann sich darüber streiten, ob es einen Pilotbetrieb braucht oder nicht. Die Erkenntnisse von bereits umgesetzten Projekten in anderen Kantonen könnten durchaus als Grundlagen beigezogen werden. Wir müssen nun endlich Gas geben, um vom Abgas wegzukommen. Andere Kantone, gewisse Städte, sind schon viel weiter und haben bereits eine vollständige Umstellung terminiert. Ein Pilotprojekt hat aber auch immer eine Signalwirkung. Wenn die notwendige Infrastruktur nach dem Pilotbetrieb weiterverwendet werden kann und muss, sollte man weniger von einem Pilotprojekt sprechen, als vielmehr von einer Initialzündung, um die Bevölkerung, aber auch die Politik und die Verwaltung schrittweise an die neuen Technologien heranzuführen und um allen zu zeigen, dass es funktioniert und auch finanzierbar ist. Wir begrüßen es deshalb sehr, dass der Regierungsrat weiterhin beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen einen grossflächigen Versuchsbetrieb umzusetzen - parallel zur Erarbeitung der rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Mühlen der Politik mahlen langsam und deshalb sind wir über den Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission erfreut, der zumindest einen konkreten Zeitplan für die Grundlagenarbeiten vorgibt. Diesen werden wir Grünen unterstützen.

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Ich habe es unterlassen mitzuteilen, dass Dieter Leu seinen Wortlaut zugunsten des Wortlauts der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission zurückgezogen hat.

Johannes Brons (SVP). Auch der SVP-Fraktion ist klar, dass die gesetzlichen Grundlagen ausgearbeitet und angepasst werden müssen, damit eine mögliche finanzielle Abgeltung und Förderung des alternativ angetriebenen Busses in den nächsten Jahren zum Tragen kommen. Wir möchten aber nicht, dass wir mit diesem Auftrag auch noch die finanziellen Auswirkungen zementiert bekommen. Wir wollen im Kantonsrat über die finanziellen Kostenfolgen - wenn es soweit ist - diskutieren und abstimmen können. Eine weitere Testphase für Elektrobusse sehen wir nicht als ideale Lösung. Diese Ausgaben können wir uns sparen. Ein Alleingang ist ebenfalls nicht zielführend. Es müssen Lösungsmöglichkeiten und Gespräche mit den Nachbarkantonen stattfinden. Auch andere Energiearten sollen geprüft werden. Wir haben bereits gehört, dass ein Dieselbus rund 270'000 Franken und ein Elektrobus rund 750'000 Franken kosten. Dafür hat der Elektrobus mindestens die doppelte Lebensdauer und die Unterhaltsarbeiten sind markant günstiger oder fallen sogar ganz weg. Somit soll genau gerechnet werden. Die Anschaffungskosten sind im Moment zwar hochgerechnet, gesehen auf die Lebensdauer müssten die investierten Gelder aber wieder zurückfließen. Ein kompletter Austausch von allen Dieselbussen ist nicht zielführend und auch nicht finanzierbar. In diesem Zusammenhang sind Fragen aufgetaucht. Ist bei einem Stromausfall - beispielsweise bei einem Blackout - sichergestellt, dass Personen von A nach B kommen, wenn wir nur noch Elektrobusse haben? Wurden vom kantonalen Führungsstab Berechnungen angestellt oder hat Frau Landammann Brigit Wyss ein Konzept in der Tasche, wenn plötzlich alle Elektrobusse wegen eines Stromausfalls stillstehen? Heute passiert bereits vieles von alleine, ohne dass sich der Kanton gross einsetzen muss. Ich habe im Kantonsrat bereits einmal über den geplanten Umbau des Bahnhofs Schönenwerd berichtet. Auch der Busbahnhof wird neu gestaltet und die Überdachung der Bushaltestelle wird höher gebaut, damit eine Ladestation eingebaut werden kann. Das hat keine hohen Mehrkosten zur Folge und wird bereits heute geplant. Andere Fragen werden sein, ob wir genügend Strom haben oder ob wir die Ladebatterien, die solche Busse brauchen, mit gutem Gewissen verbauen können. Ich denke hier an die katastrophalen Arbeitsbedingungen in den Herstellungsländern. Der Wortlaut von Dieter Leu wie auch der des Regierungsrats wurden zugunsten des Wortlauts der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission zurückgezogen. Wir lehnen den übriggebliebenen Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission ab.

Daniel Probst (FDP). Ich nehme es vorweg: Die FDP, die Liberalen-Fraktion stimmt dem geänderten Wortlaut der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission grossmehrheitlich zu. Unserer Meinung nach lässt dieser im Gegensatz zur ursprünglichen Version mehr Alternativen offen. Mit der Dekarbonisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs kann nicht nur ein Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen geleistet und damit die Luftqualität verbessert werden. Zusätzlich führt der Einsatz von Elektromotoren auch zu einer tieferen Lärmbelastung für städtische, dichtbesiedelte Gebiete, was interessant ist. Elektrobusse verbrauchen ausserdem dank eines besseren Wirkungsgrades zwei bis drei Mal weniger Energie als Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor. Zur grössten Herausforderung bei der Dekarbonisierung

des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs gehört nicht die Technik. Diese ist vorhanden, erprobt und in verschiedenen Städten und Regionen in der Schweiz und auf der ganzen Welt bereits im Einsatz. In der Schweiz fahren täglich rund eine Million Fahrgäste in elektrischen Bussen, im Kanton Solothurn leider noch kein einziger. Zu den grossen Herausforderungen im Umstellungsprozess gehören die Förderung und die Finanzierung der neuen Antriebstechnologien. Einerseits sind Elektrobusse in der Anschaffung teurer als Dieselbusse. Andererseits braucht es eine neue Ladeinfrastruktur und einen Netzausbau der Stromversorger. Weil die verschiedenen Transportunternehmungen und Stromversorger im Kanton miteinander und interkantonal zusammenarbeiten, braucht es vom Kanton festgelegte Rahmenbedingungen für den Einsatz von solchen Elektrobussen. Denken wir beispielsweise an den Bahnersatz durch Busse oder an den Austausch von Fahrzeugen unter den Transportunternehmungen, und zwar was die Technik der Ladeinfrastrukturen, aber vor allem auch, was die Finanzierung und die Förderung betrifft. Dabei ist es wichtig, dass der Kanton aufgrund seiner geografischen Form und Lage auch über den Tellerrand hinausschaut und sich mit den umliegenden Kantonen abspricht. In vielen Regionen führen die Buslinien nämlich über die Kantons Grenzen hinaus und umgekehrt.

In seiner Antwort schreibt der Regierungsrat, dass mit der Umstellung auf alternative Antriebsformen die aktuelle Plafonierung des ÖV-Budgets aufgehoben werden müsste. Wir von der FDP. Die Liberalen-Fraktion sehen diesen Punkt nicht gleich. Ich nenne zwei Beispiele. Die höheren Investitionskosten bei den Fahrzeugen könnten mit einer einmaligen Abgeltung finanziert werden. Ein Investitionsbeitrag mit einer nachhaltigen Abschreibungsdauer gibt den Transportunternehmungen ausserdem auch mehr Planungssicherheit und nimmt das Unternehmen gleichzeitig auch in die Verantwortung. Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort auch, dass eine übergeordnete kantonale Umstellungsstrategie nicht sinnvoll sei und dass vor allem die einzelnen Busbetriebe gefordert seien, die strategischen und operativen Arbeiten zur Umstellung auf alternative Antriebe voranzutreiben. Diesen Punkt sehen wir differenziert. Es ist zwar richtig, dass jede Linie andere Anforderungen an die Technik stellt, wir erachten es aber als wichtig, dass wegen der engen Verflechtung der Transportunternehmen im und um den Kanton Solothurn nicht jeder für sich alleine die Umstellung plant und vornimmt. Deshalb braucht es hier etwas Gemeinsames. Es braucht ein gemeinsames, koordiniertes Vorgehen und eine gemeinsame Strategie. Es wurde bereits gesagt, dass wir in der glücklichen Lage sind, in unserem Kanton einen Spezialisten für elektrische Busse im strassengebundenen Verkehr zu haben. Dieser steht direkt vor unserer Haustür. Diese Chance müssen wir bei diesem Projekt unbedingt nutzen. Deshalb rufen wir den Regierungsrat auf, sich bei der Entwicklung einer kantonalen E-Mobilitätsstrategie und eines Förderkonzeptes nicht nur mit den Transportunternehmen zu unterhalten, sondern auch mit der Industrie und den Energieversorgern. Wir können uns vorstellen, dass ein solches Pilotprojekt sogar Akteure aus der Wirtschaft mitfinanzieren, im Sinne eines Public-Private-Partnership-(PPP)-Projekts.

Die Energiestrategie des Bundes sieht eine deutliche Reduktion der CO₂-Emissionen vor. Beim Verkehr soll der Energieverbrauch halbiert werden. Die Amortisation beläuft sich bei bestehenden Fahrzeugen auf zehn bis 15 Jahre. Es ist also höchste Zeit, dass eine Strategie und ein Förderkonzept erarbeitet werden, dass darüber entschieden und es umgesetzt wird. Je später wir vorwärtskommen, umso teurer wird es. Mit jedem Jahr, das wir verlieren, werden Dieselbusse wieder mit Dieselbussen ersetzt. Diese werden wieder für zehn Jahre in Betrieb sein. Noch ein letzter Punkt: Wir haben uns in der Fraktion auch intensiv mit dem Thema Wasserstoff als mögliche Antriebstechnologie auseinandergesetzt. Das lässt dieser Vorstoss zu. Dabei mussten wir feststellen, dass das für den Regionalverkehr im Moment noch kein Thema ist. Es ist höchstens für sehr lange Strecken ein Thema. Ein weiteres Problem ist, dass zurzeit auch noch zu wenig Wasserstoff vorhanden ist. Zudem sind Wasserstoffbusse nochmals teurer als Elektrobusse, die Energieeffizienz ist ähnlich schlecht wie bei einem Verbrennungsmotor und die Lebensdauer ist kürzer. In Zukunft wird es vielleicht in diese Richtung gehen, zurzeit steht es noch nicht zur Diskussion.

Hardy Jäggi (SP). Ich möchte zuerst kurz das Wort an den Sprecher der SVP-Fraktion richten. Er hat einige gute, wichtige Fragen aufgeworfen. Wenn die SVP-Fraktion wirklich Antworten auf diese Fragen will, muss sie den Vorstoss überweisen, weil der Regierungsrat dann darauf Antworten geben muss. Die Fraktion SP/Junge SP unterstützt alle sinnvollen Anstrengungen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses. So hat der Auftrag von Dieter Leu bei uns offene Türen eingermannt. Wir waren einzig wegen der Umsetzungsfrist von zehn Jahren skeptisch. Deshalb waren wir froh über den Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission und dass Dieter Leu seinen Antrag zurückgezogen hat. Die Fraktion SP/Junge SP begrüsst die Forderung, dass der Regierungsrat bis Ende 2020 ein konkretes Förderkonzept für die Dekarbonisierung des ÖV im Kanton Solothurn vorlegen muss und dass er die rechtlichen Rahmenbedingungen für einen schadstoffarmen Antrieb im strassengebundenen ÖV schaffen soll. Wir haben ohnehin den Eindruck, dass der Kanton Solothurn hier hinterherhinkt und andere Kantone bereits wesentlich weiter sind. Deshalb haben wir dringenden Nachholbedarf. Eine Umstellung von Diesel auf Strom be-

deutet für die Transportunternehmen aber eine sehr grosse Herausforderung und kann nur schrittweise erfolgen. Die Umstellung kostet auch sehr viel Geld. Sie bedingt Anpassungen bei der Infrastruktur und auch bei den Betriebsabläufen. Deshalb braucht es ein klares Konzept, wer welche Aufgaben übernehmen soll und mit welchen Geldern das finanziert werden soll. Der Kanton muss unserer Meinung nach Initiator, Motivator, Förderer und Vorbild in einem sein und er muss den geeigneten Rahmen schaffen. Der Kanton ist auch in der Lage, im Rahmen der Energiestrategie 2050 für die Dekarbonisierung möglichst viele Gelder beim Bund abzuholen. Es muss aber allen von Anfang an klar sein, dass die Förderung des elektrischen ÖV ausserhalb der Plafonierung des ÖV-Budgets erfolgen muss. Im Zusammenhang mit Corona wurden Forderungen nach Massnahmenplänen und Konjunkturprogrammen laut und dazu passt dieser Auftrag hervorragend. Immerhin ist ein Hersteller von E-Bussen hier im Kanton zuhause. Die Fraktion SP/Junge SP unterstützt den Wortlaut der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission einstimmig.

Dieter Leu (CVP). Zuerst möchte ich mich für die vielen guten Worte meiner Vorredner bedanken. Ich will nicht nochmals alles im Detail wiederkäuen. Sie haben viel gehört über die Technik und die Finanzierung. Deshalb möchte ich nur auf einige wenige Punkte nochmals eingehen. Weltweit ist ein deutlicher Trend zu Elektrofahrzeugen festzustellen. Viele öffentliche Transportunternehmen in der Schweiz planen im Einklang mit der Energiestrategie 2050 des Bundes die Ablösung von Dieselfahrzeugen durch schadstoffärmere Technologien. Der Vorteil der Elektrotechnik ist eindeutig und klar. Das zeigt auch die Energieeffizienz der einzelnen Fahrzeuge. So ist sie bei Elektrobussen besonders hoch. Der Gesamtwirkungsgrad von Power-to-Gas-Fahrzeugen beträgt - und das ist doch erstaunlich - lediglich 22,8%. Dieselfahrzeuge sind ein wenig besser. Diese haben einen Gesamtwirkungsgrad von 25,5%. Auch erstaunlich ist, dass Brennstoffzellfahrzeuge, also Wasserstofffahrzeuge, lediglich auf einen Gesamtwirkungsgrad von 28,3% kommen. Batteriefahrzeuge kommen doch auf 69%, obwohl die Herstellung der Batterien etwas Kompliziertes ist. An absoluter Spitze ist der Trolleybus, der 74,7% realisieren kann. Sie müssen aber keine Angst haben. Wir wollen nicht überall Fahrleitungen in den Städten sehen. Mit dem Einsatz von Elektrobussen kann der CO₂-Ausstoss des öffentlichen Verkehrs deutlich gesenkt werden. So könnten die drei Busbetriebe in Solothurn, Olten und Grenchen jährlich 7500 Tonnen CO₂ einsparen. Das ist ein doch ansehnlicher Beitrag. Die heutige Herausforderung - es wurde bereits erwähnt - ist nicht primär die Technik, sondern es ist die Finanzierung. Die reinen Fahrzeugbetriebskosten werden eher tiefer sein, da viele mechanische Komponenten sowie der Unterhalt des Verbrennungsmotors wegfallen. Die Gesamtkosten allerdings können eventuell leicht höher sein. Das hängt einerseits von der Ladeinfrastruktur ab, ob sie zentral geführt werden kann oder ob dezentral geführt werden muss. Andererseits hängt es natürlich auch von der Finanzierung der einzelnen Infrastrukturen der Ladeinfrastruktur ab. In seiner Stellungnahme stellt der Regierungsrat fest, dass Transportunternehmungen durch ihre jeweiligen Netz- und Linienbedingungen unterschiedliche Ausgangslagen haben. Folglich würde ein Pilotbetrieb bei nur einem Unternehmen einerseits hohe finanzielle Mittel bedingen und andererseits die Umstellung auf Elektrofahrzeuge bei anderen Transportunternehmungen unnötigerweise verzögern und verteuern. Innerhalb eines Transportunternehmens kann die Umstellung auf eine schadstoffärmere Technologie durchaus von Anfang an für eine oder mehrere Linien als Pilotbetrieb bezeichnet werden. Der abgeänderte Wortlaut des Auftrags textes verlangt vom Regierungsrat, bis Ende 2020 ein Förderkonzept vorzulegen. Es hat mich gefreut, dass die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission die zehn Jahre gekürzt hat. Wir wollten nicht so mutig sein und eine kürzere Zeit verlangen. Das hängt auch mit der Abschreibung der einzelnen Fahrzeuge, die im Kanton zurzeit zwischen zehn und zwölf Jahren beträgt, zusammen. Das Förderkonzept muss aber ganz klar aufzeigen, wie die Investitionskosten und die Gesamtbetriebskosten künftig finanziert respektive abgegolten werden sollen. Ich danke allen für die Unterstützung dieses Auftrags.

Rolf Sommer (SVP). Es ist richtig, was Dieter Leu in Bezug auf den heutigen Zeitpunkt gesagt hat. Wir leben in einer globalen Welt. Man sieht das anhand des Coronavirus, wie es um sich gegriffen hat. In der globalen Welt werden Materialien abgebaut und diese braucht man für die Elektrifizierung der Busse. Wenn man sich die Abbaugelände in Afrika, Australien oder Südamerika anschaut, so ist das ein Horror. Für die Herstellung der Batterien brauchen wir Substanzen, die es in der Schweiz nicht gibt. Wir sind alle auf Material aus dem Ausland angewiesen. Ich bin nicht überzeugt davon. Ich habe das bei den Elektroheizungen miterlebt. Diese wurden in 1970er Jahren propagiert und wurden mit Atomkraftwerken forciert, auch im Kanton Solothurn. Jetzt will man solche Dinge vorantreiben. Die Langlebigkeit und das langfristige Denken gehören auch dazu und ich bin nicht überzeugt davon, dass die Elektrifizierung unseres Rollmaterials das A und das O ist.

Roland Fürst (Vorsteher des Bau- und Justizdepartements). Aus den verschiedenen Voten konnte man, mit wenigen Ausnahmen, grundsätzlich Einigkeit heraushören. So kann ich es kurz machen. Der Auftrag ist auch in unserem Sinn und Geist. Wir hatten ursprünglich vorgesehen, dass man dieser Sache mit einem Pilotbetrieb Schub geben soll. Dieser ist leider bachab gegangen. Auf die Gründe müssen wir heute nicht eingehen. Nichtsdestotrotz sind wir am Ball, mit den Transportunternehmungen, mit den anderen Kantonen und auch mit dem Bund. Wo liegen die Herausforderungen aus unserer Sicht? Heute ist es so, dass der Kanton die ÖV-Leistungen bestellt und die Transportunternehmungen offerieren. Anschließend vergibt der Kanton die Leistungen, rein nach ökonomischen Kriterien, nach dem sogenannten Wirtschaftlichkeitsprinzip. Dazu möchte ich folgenden Punkt erwähnen: Bereits heute wird nicht nur der Neupreis des Busses angeschaut. Die Transportunternehmungen machen das sehr seriös und rechnen die Lebensdauer, den Unterhalt usw. des Busses mit ein. Weil die alternativen Antriebsformen heute noch teurer sind, können sie von Transportunternehmen aufgrund des Wirtschaftlichkeitsprinzips nur selten oder kaum berücksichtigt werden. Wie es in Zukunft aussehen wird, wissen wir heute noch nicht. Damit sind wir bei den Kosten. Wenn wir nicht nur nach rein ökonomischen Grundsätzen die Leistungen vergeben, wird es teurer. In diesem Sinne kostet Ökologie und hier stellt sich auch die Frage, wie wir das finanzieren wollen. Die Plafonierung des ÖV wurde bereits angesprochen und sie befindet sich auf dem Niveau des Jahres 2015. Der Kantonsrat kann selbstverständlich noch darüber debattieren, wie wir das lösen wollen. Eine weitere Herausforderung ist, welche Technik sich durchsetzen wird. Der Markt bewegt sich in diesem Umfeld sehr schnell. Hier ist die Frage, wie verhindert werden kann, in eine technologische Sackgasse zu geraten. Weiter gibt es einige weitere Herausforderungen, beispielsweise was der Bund macht. Das ist ein wichtiger Player, den wir auch berücksichtigen müssen. Der SVP-Fraktion kann ich sagen, dass die Kosten mit dem Förderkonzept, das wir erarbeiten wollen, nicht zementiert werden. Hier kann der Kantonsrat im Rahmen der Beratung des Globalbudgets alle zwei Jahre dazu Stellung nehmen. Wir wollen bis Ende Jahr festlegen, wie wir diese Fragen klären wollen, und zwar anhand des Förderkonzepts. Gleichzeitig sind wir angehalten, die ÖV-Gesetzgebung zu revidieren. Das scheint mir in diesem Zusammenhang sehr wichtig. Wir haben den Revisionsprozess gestartet und dort ist auch der Aspekt der Ökologie mit aufgenommen, so dass es nicht nur eine Frage des Wirtschaftlichkeitsprinzips ist. Die Arbeiten wurden also angegangen und wir wollen sie so weiterführen. Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zum einzigen noch vorliegenden Antrag.

Für Erheblicherklärung des geänderten Wortlauts
Dagegen
Enthaltungen

Mehrheit
einige Stimmen
x Stimmen

AD 0107/2020

Dringlicher Auftrag fraktionsübergreifend: Zweiter Fernverkehrshalt in Grenchen

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Bevor wir die Sitzung beenden, gebe ich das Wort zur Begründung der Dringlichkeit des eingereichten Vorstosses an Remo Bill.

Remo Bill (SP). Auf die Angebotserweiterung für einen zweiten Fernverkehrshalt, das heisst auf den Halbstunden-Takt, am Bahnhof Grenchen Süd ist die ganze Region angewiesen. Dass sich der Kanton mit Vehemenz für das Anliegen einsetzt, ist gerechtfertigt. Der gemeinsame Brief an das Bundesamt für Verkehr (BAV) von Regierungsrat Roland Fürst und dem Berner Regierungsrat Christoph Neuhaus legt das dar und macht den Anfang. Eine hohe Aufmerksamkeit beim BAV und bei der SBB ist nach den jüngsten Interventionen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten und dem Ersatzangebot Grenchen-Solothurn im Sommer 2020 gegeben. Die aktuelle Aufmerksamkeit beim BAV und bei der SBB für den Fernverkehr Grenchen Süd gilt es jetzt zu nutzen, damit entsprechende Schritte umgehend eingeleitet werden können. Die Weichen für das Angebotskonzept 2035 werden jetzt gestellt. Deshalb muss auch jetzt gehandelt werden. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Daniel Urech (Grüne), Präsident. Damit sind wir am Ende der heutigen Sitzung. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und Beteiligung. Ich wünsche allen einen guten Appetit und gute Fraktionssitzungen. Wir sehen uns morgen um 08.30 Uhr wieder.

Schluss der Sitzung um 12:30 Uhr