

4. Sitzung

Dienstag, 2. März 2021, 13:45
Zuchwil, Sportzentrum

Vorsitz: Hugo Schumacher, SVP, Präsident

Redaktion: Myriam Ackermann, Parlamentsdienste

Anwesend sind 92 Mitglieder. Abwesend mit Entschuldigung: Simon Bürki, Rea Eng-Meister, Tobias Fischer, Josef Fluri, Myriam Frey Schär, Peter Hodel, Simon Michel, Georg Nussbaumer

DG 0022/2021

Begrüssung und Mitteilungen des Kantonsratspräsidenten

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Wir fahren mit der Kantonsratssession fort. Es ist Dienstag, 2. März 2021 am Nachmittag. Das Traktandum 16 lautet Begrüssung und Mitteilungen des Kantonsratspräsidenten. Ich habe zwei Mitteilungen für Sie. Die erste Mitteilung: Wir machen am Nachmittag keine Pause, da dies den Flow stören würde. Die zweite Mitteilung: Die dringlichen Aufträge können bis zum Ende der heutigen Session eingereicht werden. Morgen Mittwoch wird es am Vormittag wie üblich eine halbstündige Pause geben. Wir werden die Dringlichkeit der Aufträge vor der Pause begründen lassen. Nach der Pause werden wir alsdann über die Dringlichkeit befinden. Ich bin der Ansicht, dass es Sinn macht, wenn wir diese Aufträge morgen Vormittag so abhandeln können. Wir kehren nun wieder zu den Geschäften des Vormittags zurück. Wir stehen beim Traktandum 13.

I 0020/2020

Interpellation Karin Büttler-Spielmann (FDP.Die Liberalen, Laupersdorf): Überbetriebliche Kurse

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 29. Januar 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 31. März 2020:

1. Vorstosstext. Überbetriebliche Kurse (ÜK) sind ein wichtiger Bestandteil einer Berufsausbildung. Zudem haben Lernende die Möglichkeit, ihr Wissen, ihre Erfahrungen, welche sie in den Lehrbetrieben erwerben, während den Überbetrieblichen Kursen auch an andere Lernende weiterzugeben. In den letzten Jahren bieten nun immer mehr grössere Unternehmen für ihre Lernenden ÜK in der eigenen Firma an. Die heutigen ÜK-Zentren, besonders in der Industrie und der Metallbranche, wie zum Beispiel die Swissmechanic (SM), können so immer weniger Lernende ausbilden. In diesem Zusammenhang bitten wir die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt die Regierung die Wichtigkeit für die Überbetrieblichen Kursangebote im Kanton Solothurn der Maschinen- und Elektrobranche?
2. Beim ÜK geht es um den dritten Lernort, und dieser ist in der Bildungsverordnung verankert. Wie stellt sich die Regierung zu dieser Verordnung?
3. Die Lernortkooperation umfasst die Zusammenarbeit von Lehrbetrieb, Gewerbeschule und ÜK-Zentrum. Eine geografische Nähe der Lernorte ist essenziell. Wie beurteilt die Regierung die Situation, wenn das ÜK-Zentrum der Maschinen- und Elektrobranche ausserkantonale oder gar auf mehrere Kantone aufgeteilt wäre?
4. Im Kanton Solothurn sind 26,2% der Beschäftigten im 2. Sektor tätig, und er liegt mit diesem Wert deutlich über dem schweizerischen Schnitt. Wie wichtig ist für die Regierung vor diesem Hintergrund ein eigenständig funktionierendes System der Maschinen- und Elektrobranche, und wie wertvoll schätzt die Regierung das Vorhandensein desselben für die Standortattraktivität des Kantons Solothurn ein?
5. Durch jede Befreiung von Betrieben von den obligatorischen ÜK bei SM SO und dem Gewähren des Lehrwerkstattstatus werden die Sockelkosten bei SM SO schlechter gedeckt. Wie gedenkt die Regierung dem entgegenzutreten?
6. ÜK befreite Betriebe der Maschinen- und Elektrobranchen (ME) bilden die Lernenden selber aus, währenddessen die übrigen Betriebe - vor allem kleinere Unternehmen - auf ÜK-Zentren angewiesen sind. Wie wichtig ist es für die Regierung, dass ein solches ME ÜK-Zentrum im Kanton Solothurn existiert?
7. Müssen die Rahmenbedingungen für ÜK-Befreiungen angepasst werden?
8. Ist die Regierung gewillt, einen runden Tische mit sämtlichen relevanten Partnern einzuberufen, um das Thema „ME ÜK-Zentrum“ unter ihrer Leitung zu diskutieren?

2. *Begründung.* Die Begründung ist im Interpellationstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1.1 *Vorbemerkungen.* Die Berufsbildung ist eine Verbundaufgabe von Bund, Kantonen und Organisationen der Arbeitswelt (OdA). Gemeinsam setzen sich die drei Partner für eine qualitativ hochstehende Berufsbildung ein und streben ein ausreichendes Angebot an Ausbildungsplätzen und Bildungsgängen an. Der Grundsatz der Verbundpartnerschaft und die Zuständigkeiten der Partner sind im Bundesgesetz über die Berufsbildung (Berufsbildungsgesetz, BBG) vom 13. Dezember 2002 (SR 412.10) und in der Verordnung über die Berufsbildung (Berufsbildungsverordnung, BBV) vom 19. November 2003 (BGS 412.101) geregelt. Die Kantone sorgen für die Umsetzung der beruflichen Grundbildung, dazu gehören die Durchführung und Finanzierung der schulischen Bildung an den Berufsfachschulen, die Berufsberatung, die Aufsicht über die Lehrbetriebe und die überbetrieblichen Kurse (ÜK), die Durchführung der Qualifikationsverfahren sowie die Mitfinanzierung der überbetrieblichen Kurse. Die Kantone sind für den Vollzug der überbetrieblichen Kurse verantwortlich. Sie haben gemäss Artikel 23 Absatz 2 BBG zusammen mit den OdA für ein ausreichendes Angebot an überbetrieblichen Kursen und vergleichbaren dritten Lernorten zu sorgen. Die Organisationen der Arbeitswelt (OdA) sind die Träger der Berufsbildung und prägen deren Entwicklung mit. Sie initiieren die Entwicklung neuer Berufe, definieren die Bildungsinhalte und betreiben die Kurszentren für überbetriebliche Kurse. Der Besuch der überbetrieblichen Kurse ist für alle Lernenden obligatorisch. Die Kantone können auf Gesuch des Lehrbetriebes Lernende vom Besuch der Kurse befreien, wenn die Bildungsinhalte in einem betrieblichen Bildungszentrum oder in einer Lehrwerkstätte vermittelt werden (Art. 23 Abs. 3 BBG). Dabei haben betriebliche Bildungszentren Anforderungen zu erfüllen wie die ordentlichen ÜK-Zentren. Zu den Kriterien für eine Befreiung gehört, dass der ÜK-Lernort unabhängig vom betrieblichen Lernort angeboten werden kann, die überbetrieblichen Kurse als Zeitfenster durchgeführt werden, die Personentrennung zwischen Berufsbildner/-in und ÜK-Instruktor/-in in der Regel gewährleistet ist und die in der Bildungsverordnung und im Bildungsplan festgelegten Anzahl ÜK-Tage sowie Bildungsziele eingehalten werden. Im Weiteren müssen die Qualifikation der Berufsbildnerinnen und Berufsbildner gewährleistet sein (Art. 45 BBV) und die Qualitätsstandards eingehalten werden. Bevor der Kanton die Bewilligung erteilt, holt er den Mitbericht der offiziellen ÜK-Institution ein. Die befreiten Betriebe haben die gleichen Rechte und Pflichten wie die übrigen Anbieter überbetrieblicher Kurse. Dazu gehört das Recht auf die gleiche Subventionierung. Im Kanton Solothurn führen zurzeit 44 ÜK-Institutionen in verschiedenen Berufen überbetriebliche Kurse durch. Darunter befinden sich 10 Lehrbetriebe aus der Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie, die ein eigenes Ausbildungszentrum führen und somit vom ÜK-Obligatorium befreit sind. Rund 55% aller Solothurner Lernenden (ca. 3'300 Lernende) besuchen ein ÜK-Zentrum innerhalb des Kantons. Die anderen 45% (ca. 2'700 Lernende) besuchen ein ausserkantonales Bildungszentrum in der Schweiz oder in einzelnen Berufen sogar im angrenzenden Ausland. Die Papiertechnologen/-technologinnen EFZ beispielsweise absolvieren ihre ÜK in Gernsbach (Deutschland). Detailhandelsfach-

leute EFZ, Branche Papeterie, absolvieren ihre ÜK in Chur (GR), Dachdecker/-innen EFZ in Uzwil (SG) und Fleischfachleute EFZ in Spiez (BE). Die enge interkantonale und teilweise internationale Zusammenarbeit in der beruflichen Grundbildung ist sehr ausgeprägt und war schon immer eine Selbstverständlichkeit. Sie manifestiert sich primär im koordinierten Vorgehen bei Schulortsfragen und der damit verbundenen Zuweisung von Lernenden an ausserkantonale Berufsfachschulen und ausserkantonale ÜK-Zentren.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1: Wie beurteilt die Regierung die Wichtigkeit für die Überbetrieblichen Kursangebote im Kanton Solothurn der Maschinen- und Elektrobranche? Bereits im alten Berufsbildungsgesetz vom 19. April 1978 wurden die überbetrieblichen Kurse (ehemals Einführungskurse) als wichtiger Teil der beruflichen Grundbildung institutionalisiert und im geltenden Berufsbildungsgesetz, das seit 1. Januar 2004 in Kraft ist, bestätigt. Als dritter Lernort, neben Lehrbetrieben und Berufsfachschule, übernehmen die ÜK-Zentren einen zentralen Ausbildungsteil in der Grund- und Ergänzungsausbildung, den die Lehrbetriebe aufgrund der Spezialisierung ihrer Produktions- und Dienstleistungsprozesse nur noch teilweise wahrnehmen können. Die ÜK sind ein unverzichtbarer, obligatorischer Teil der beruflichen Grundbildung. Deshalb setzt sich der Kanton zusammen mit der zuständigen OdA für ein ausreichendes und qualitativ hochstehendes Angebot ein. Es ist für den Kanton nicht ausschlaggebend, ob das ÜK-Zentrum im eigenen Kanton angesiedelt ist. Der Kursanbieter muss jedoch die gesetzlichen Vorgaben erfüllen, eine professionelle, moderne Infrastruktur aufweisen und preiswert eine hohe Ausbildungsqualität anbieten.

3.2.2 Zu Frage 2: Beim ÜK geht es um den dritten Lernort, und dieser ist in der Bildungsverordnung verankert. Wie stellt sich die Regierung zu dieser Verordnung? Siehe Vorbemerkungen und Antwort auf Frage 1.

3.2.3 Zu Frage 3: Die Lernortkooperation umfasst die Zusammenarbeit von Lehrbetrieb, Gewerbeschule und ÜK-Zentrum. Eine geografische Nähe der Lernorte ist essenziell. Wie beurteilt die Regierung die Situation, wenn das ÜK-Zentrum der Maschinen- und Elektrobranche ausserkantonale oder gar auf mehrere Kantone aufgeteilt wäre? Heute besuchen rund 2'700 (ca. 45%) der Solothurner Lernenden ein ausserkantonales ÜK-Zentrum. Die langjährigen Erfahrungen des Amtes für Berufsbildung, Mittel- und Hochschulen (ABMH) zeigen, dass die Lernortkooperation zwischen Lehrbetrieb, Berufsfachschule und ÜK-Anbieter auch über verschiedene Kantongrenzen hinweg bestens funktioniert. Aufgrund dieser positiven Erfahrungen teilen wir die Feststellung der Interpellantin nicht, dass der Lernerfolg zwingend von der Nähe zwischen Lehrbetrieb und ÜK-Zentrum abhängig ist. Verschiedene Sektionen von Swissmechanic (SM) betreiben heute Ausbildungszentren mit vielfältigen Angeboten im Bereich der beruflichen Grund- und Weiterbildung, so unter anderem in den Kantonen Basel-Landschaft (Liestal), Aargau (Lenzburg) und Bern (Münchenbuchsee). Letzteres wurde im Jahr 2014 in Betrieb genommen und gilt als Vorzeigeobjekt für einen gelungenen Zusammenschluss der fünf ehemaligen Standorte Bern, Biel, Langenthal, Langnau und Thun. Sie haben auf die rückläufigen Lernendenzahlen in der MEM-Branche reagiert und bieten heute eine professionelle und kostendeckende Ausbildung an. Analog zu anderen Branchen wäre eine Zuweisung der Solothurner Lernenden in eines dieser etablierten ÜK-Bildungszentren aus unserer Sicht durchaus vertretbar, sollte das Ausbildungszentrum in Gerlafingen seine bisher erfolgreichen Dienstleistungen nicht mehr erbringen können.

3.2.4 Zu Frage 4: Im Kanton Solothurn sind 26,2% der Beschäftigten im 2. Sektor tätig, und er liegt mit diesem Wert deutlich über dem schweizerischen Schnitt. Wie wichtig ist für die Regierung vor diesem Hintergrund ein eigenständig funktionierendes System der Maschinen- und Elektrobranche, und wie wertvoll schätzt die Regierung das Vorhandensein desselben für die Standortattraktivität des Kantons Solothurn ein? Im Kanton Solothurn absolvieren aktuell rund 580 Lernende (9.5%) ihre Ausbildung in der MEM-Branche. Die Branche liegt bezüglich der Anzahl Ausbildungsplätze hinter dem Berufsfeld Wirtschaft/Verwaltung und Gesundheit an dritter Stelle. Damit wird deutlich, dass die Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie ihre Ausbildungsverantwortung sehr wohl wahrnimmt, um den eigenen Fachkräftebedarf sicherzustellen. Im Schuljahr 2019/2020 besuchen rund 110 Lernende die ihrem Beruf entsprechend vorgeschriebenen ÜK-Tage bei Swissmechanic in Gerlafingen. Der Kanton seinerseits sorgt für einen qualitativ guten Berufsschulunterricht für die Berufsfelder Polymechaniker/-innen EFZ, Konstrukteur/-innen EFZ, Produktionsmechaniker/-innen EFZ und Mechanikpraktiker/-innen EBA an der Gewerblich-Industrielle Berufsfachschule (GIBS) Solothurn sowie den Unterricht für Automatiker/-innen EFZ an der GIBS Olten. Ebenso ist das Bildungsangebot für die überbetrieblichen Kurse durch die Dachorganisation Swissmechanic sichergestellt. Die Lernortkooperation funktioniert heute einwandfrei. Sie wird auch in Zukunft gut funktionieren, wenn alle Verbundpartner ihren Teil der Verantwortung wahrnehmen. Der Kanton hat in der Vergangenheit schon mehrmals zum Ausdruck gebracht, wie wichtig die MEM-Branche für den gesamten Kanton ist. So wurden beispielsweise im Rahmen des Berufsbildungs-

marketings der Aufbau und die Etablierung eines Ausbildungsverbundes, vornehmlich in der MEM-Branche, als wichtiges Element in der beruflichen Grundbildung mitfinanziert und vorangetrieben. Heute ist der Berufslernverbund Thal-Mittelland ein wichtiger Partner für Lehrbetriebe, die aus eigener Kraft keine Lernenden ausbilden wollen oder können. Der Kanton wird auch in Zukunft für attraktive Rahmenbedingungen sorgen, die es der MEM-Branche ermöglicht, Lernende auszubilden. Dazu gehört analog zu anderen Branchen auch eine enge Zusammenarbeit mit ausserkantonalen ÜK-Anbietern und Berufsfachschulen.

3.2.5 Zu Frage 5: Durch jede Befreiung von Betrieben von den obligatorisch ÜK bei SM SO und dem Gewähren des Lehrwerkstattstatus werden die Sockelkosten bei SM SO schlechter gedeckt. Wie gedenkt die Regierung dem entgegenzutreten? Die Swissmechanic Sektion Solothurn bietet im Rahmen ihres Leistungsauftrages die überbetrieblichen Kurse in den Berufen Polymechaniker/-in EFZ, Konstrukteur/-in EFZ, Produktionsmechaniker/-in EFZ, Automatiker/-in EFZ, Automatikmonteur/-in und Mechanikpraktiker/-in EBA an und wird dafür mit einem Pauschalbeitrag pro ÜK-Tag, der 20% der Vollkosten beträgt, vom Kanton subventioniert. Investitionen in die Infrastruktur werden vom Kanton ebenfalls bis zu 50% mitfinanziert. Alle weiteren Kosten gehen zulasten der Lehrbetriebe beziehungsweise der Trägerschaft. Es liegt im Interesse und in der Verantwortung von Swissmechanic Solothurn, ihre Kosten- beziehungsweise Betriebsstruktur auf die Entwicklung der Lernendenzahlen auszurichten und entsprechend zu reagieren, wenn die Demografie oder die ÜK-Befreiung von Betrieben Auswirkungen auf die Auslastung des Ausbildungszentrums hat. Gerade für ÜK-Zentren mit grossem Anlagevermögen und entsprechend hohen Investitionskosten ist die interkantonale Zusammenarbeit unerlässlich. Gute Beispiele für interkantonale ÜK-Zentren sind der Gebäudetechnikverband sisetec mit seinem Ausbildungszentrum in Lostorf, der Verband Schweizer Reinigungsunternehmen allpura mit seinem Bildungszentrum in Rickenbach oder Optiks Schweiz mit dem ÜK-Zentrum für die ganze Deutschschweiz in Starrkirch.

3.2.6 Zu Frage 6: ÜK befreite Betriebe der Maschinen- und Elektrobranchen (ME) bilden die Lernenden selber aus, währenddessen die übrigen Betriebe – vor allem kleinere Unternehmen – auf ÜK-Zentren angewiesen sind. Wie wichtig ist es für die Regierung, dass ein solches ME ÜK-Zentrum im Kanton Solothurn existiert? Wir erachten es als wichtig, ein ausreichendes Angebot an überbetrieblichen Kursen und vergleichbaren dritten Lernorten sicherzustellen, damit die berufliche Grundbildung in den vorgesehenen Strukturen stattfinden kann. Dafür setzt sich der Kanton zusammen mit der zuständigen OdA ein. Lehrbetriebe, die auf externe überbetriebliche Kurse angewiesen sind, werden auch in Zukunft ein qualitativ hochstehendes Angebot im Kanton Solothurn oder in gut erreichbaren Nachbarkantonen vorfinden.

3.2.7 Zu Frage 7: Müssen die Rahmenbedingungen für ÜK-Befreiungen angepasst werden? Nein, denn die gesamtschweizerischen Rahmenbedingungen haben sich etabliert. Lehrbetriebe, die ihre Lernenden in einer Lehrwerkstätte den gesetzlichen Vorgaben entsprechend selber ausbilden, sollen dies auch weiterhin tun können. Denn alle befreiten Lehrbetriebe im Kanton Solothurn bieten eine tiefgehende und umfassende Ausbildung an. Daher entspricht die Ausbildungsqualität in den befreiten Betrieben derjenigen des offiziellen ÜK-Zentrums. Zentral bleibt, eine hohe Ausbildungsbereitschaft in der gesamten Branche sicherzustellen. Die befreiten Betriebe leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Oft werden Lernende nicht nur für den Eigenbedarf ausgebildet, sondern stehen nach der Lehrzeit der gesamten Branche als gelernte Fachkräfte zur Verfügung.

3.2.8 Zu Frage 8: Ist die Regierung gewillt, einen runden Tisch mit sämtlichen relevanten Partnern einzuberufen, um das Thema «ME ÜK-Zentrum» unter ihrer Leitung zu diskutieren? Wir sind gerne zu einem Gespräch bereit.

Nicole Hirt (glp). Wir nehmen es vorweg: Die CVP/EVP/glp-Fraktion ist der Ansicht, dass der Regierungsrat die Fragen von Karin Büttler-Spielmann gut beantwortet hat. In dieser Interpellation schwingt ein bisschen die Angst mit, dass das hiesige Zentrum für überbetriebliche Kurse (ÜK-Zentrum) und später der geplante Neubau in Grenchen nicht ausgelastet sein könnten. Die Frage, ob diese ÜK auch im eigenen Kanton stattfinden sollen, ist unseres Erachtens irrelevant. Viel wichtiger wäre doch, dass ein Alleingang des Kantons nicht angestrebt werden sollte. Firmeninterne überbetriebliche Kurse führen oft näher an die gewünschten Bildungsinhalte heran. Zudem können kleinere und kleine Firmen von Bildungszentren profitieren, egal wo diese in der Schweiz angesiedelt sind.

Barbara Wyss Flück (Grüne). Die Berufsbildung ist wichtig und die ÜK sind ein wichtiger Bestandteil. Der Lead, was und wie es etwas genau braucht, muss aber aus den Betrieben, aus der Praxis kommen. Die Politik spielt daher in der Angebotsplanung nur eine untergeordnete Rolle. Vor gut 3 1/2 Jahren bin ich einer Einladung von Swissmechanic (SM) gefolgt und habe mir den Betrieb in Gerlafingen genauer angeschaut. Aus einem ganz anderen Berufsfeld stammend, hat es mich interessiert, wie sie aufgestellt

sind und wie sie sich den grossen Herausforderungen stellen. Ich war schwer beeindruckt. Ich gehe nicht auf jede Frage im Einzelnen ein. Uns ist es als Grüne wichtig festzuhalten, dass die Ausbildungen und die ÜK selbstverständlich sehr wichtig sind. Dem Umstand der ÜK-Befreiungen durch eigene Lernwerkstätten ist daher mit grosser Vorsicht zu begegnen. Die Lernortskooperation ist wichtig und wird in Zukunft noch wichtiger werden. Die zentrale Frage für die Grüne Fraktion ist die Frage 8. Die Maschinen- und Elektrobranche muss wissen, was es künftig braucht und wie sie sich organisiert. Der Regierungsrat ist bereit, diese Fragen mit den verschiedenen relevanten Partnern zu diskutieren. Entgegen der Interpellation von Karin Büttler-Spielmann muss aber aus unserer Sicht nicht der Regierungsrat den Lead oder die Leitung übernehmen. Es ist primär die Aufgabe der Organisationen der Arbeitswelt (OdA) dieser Branche.

Silvia Fröhlicher (SP). Die Interpellantin hat ein wichtiges Thema aufgegriffen, sind doch attraktive Lehrstellenangebote in unserem Kanton auch für die Standortförderung sehr wichtig. Die überbetrieblichen Kurse in der Berufsbildung sind eine Verbundaufgabe von Bund, Kanton und Organisationen der Berufswelt. Zusammen setzen sich diese Partner für eine qualitativ hochstehende Berufsbildung ein. Sie wollen dies mit den überbetrieblichen Kurszentren weiterhin gewährleisten. Für Lernende ist der Besuch in den überbetrieblichen Kursen obligatorisch. Da scheint uns die Frage der Interpellantin berechtigt zu sein, ob eine geografische Nähe der Lernorte die Attraktivität steigert. Von meinen vier Söhnen haben drei eine Lehre absolviert und solche Kurse besucht. Für junge Lernende ist es ganz klar von Vorteil, wenn sie diese Kurse in der Nähe absolvieren können. Wenn sie die Kurse weiter entfernt besuchen müssen, ist das eine zusätzliche Erschwernis, die man allerdings auch meistern kann. Der Antwort des Regierungsrats ist zu entnehmen, dass die Lernorte und die Kooperation über die verschiedenen Kantonsgrenzen hinweg funktionieren müssen und sie auch funktionieren. Aus diesem Grund ist die Nähe des Lehrbetriebs und dieser Zentren nicht zwingend. Die geografische Form unseres Kantons lässt es nicht zu - und man kann das nun einmal nicht ändern. Immerhin liegt der Anteil der Solothurner Lernenden, die die überbetrieblichen Kurse innerhalb unseres Kantons absolvieren können, bei 55%. Es ist jedoch wünschenswert, dass die bestehenden Zentren beibehalten bleiben und man sie aufrechterhalten kann. Deshalb ist es auch zu begrüßen, dass der Regierungsrat zu einem runden Tisch eingeladen hat und die relevanten Partner zusammenbringt. Die Fragen wurden aus Sicht der Fraktion SP/Junge SP gut und zufriedenstellend beantwortet.

Karin Büttler-Spielmann (FDP). Am 31. März 2020, vor rund einem Jahr, habe ich mit 43 Unterzeichnenden die Interpellation «Überbetriebliche Kurse» eingereicht. Man sieht, dass das Thema bewegt. Ich bin froh, dass es jetzt endlich zur Behandlung kommt, und dies in meiner letzten Session als Kantonsrätin. Zuerst möchte ich für die Beantwortung der Interpellation danken. Mein Antrieb für die Interpellation ist klar, dass kleine, aber auch mittlere Firmen im Kanton Solothurn Lehrstellen anbieten, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Wie ich den Antworten entnehmen konnte, geht es für mich leider zu wenig in die richtige Richtung. Ich finde es bedauerlich, dass unser Industriekanton nicht mehr Elan für die überbetrieblichen Kurse in der mechanisch-industriellen Branche aufzeigt und die überbetrieblichen Kurszentren nicht mehr gestärkt werden. Ich gehe kurz auf die Fragen ein. Frage 1: Für den Kanton mag es nicht erheblich sein, ob ein überbetrieblicher Kurs im eigenen Kanton oder in einem anderen angesiedelt ist. Für die kleinen Betriebe, für die KMU, entsteht jedoch ein Wettbewerbsnachteil im Gewinnen von Lernenden. Sie können laut Interpellationsantwort in Zukunft die überbetrieblichen Kurse ausserkantonale besuchen, währenddessen Lernende von befreiten Betrieben diese vor Ort besuchen dürfen. Kleine Betriebe haben so erheblich Mühe, Lernende zu finden und die Möglichkeit, eine gute Lehre zu führen. Im Gespräch mit kleinen Betrieben habe ich oft gehört, dass sie sich überlegen, noch Lernende auszubilden - dies ohnehin jetzt in der Coronazeit. Zur Frage 2: Für den Kanton ist es laut Interpellationsantwort nicht ausschlaggebend, wo der ÜK-Kurs stattfindet. Wenn ich aber Lernende oder meine vier Kinder frage, die alle eine Berufslehre absolviert haben, so ist es für sie doch sehr relevant. Die meisten Lernenden geben mir zur Antwort, dass sie es sehr schätzen, mit anderen Lernenden Erfahrungen und Erlebnisse aus ihren Betrieben austauschen zu können. Das fällt weg, wenn es betriebsintern geregelt wird. Zur Frage 3: Laut Antwort hängt der Lernerfolg von vielen Faktoren ab und ist nicht zwingend von der Nähe des Lehrbetriebs und der Nähe der ÜK-Zentren abhängig. Mir ist auch klar, dass der Lernerfolg in erster Linie vom Willen und vom Einsatz der Lernenden abhängt. Aber eine geografische Nähe der drei Lernorte begünstigt sicher einen guten Austausch. Aus der Antwort 4 geht hervor, dass die MEM-Branche die drittgrösste ist, gemessen an der Zahl der Lernenden. Weiter wird ausgeführt, dass jährlich rund 110 Lernende die Kurse bei Swissmechanic Solothurn besuchen. Das ist eine beachtliche Zahl. Aus diesem Grund hinkt der Vergleich mit der Vorbemerkung zu den aufgeführten Berufen. Das Mengengerüst dieser Berufe ist wohl kaum mit demjenigen der MEM-Branche

vergleichbar. Zur Frage 5: Es ist sehr positiv, dass der Kanton Solothurn als einer der wenigen 50% zu den Investitionskosten beiträgt. Das ist eine wichtige Unterstützung, die viele überbetrieblichen Zentren aus den unterschiedlichen Branchen begrüßen. Finanzielle Unterstützung erhalten mit der ÜK-Pauschale pro Lernende oder Lernender auch Betriebe, die überbetriebliche Kurse intern anbieten. Diese Pauschale erhalten auch die ÜK-Zentren. Die Leistungsvereinbarung «Durchführung von überbetrieblichen Kursen zwischen dem Kanton und den ÜK-Zentren» ist seit dem 1. Februar 2018 in Kraft. Sie ist auf bestimmte Zeit abgeschlossen und kann von beiden Parteien unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von zwölf Monaten jeweils auf das Ende eines Schuljahres, also per 31. Juli, gekündigt werden. Leider hat die Erfahrung gezeigt, dass es relativ schnell umgesetzt wird, wenn der Kanton einen Antrag für einen ÜK-Befreiung erhält. Jüngst hat sich das gezeigt - das ist zwar nun schon ein Jahr her. Am 10. Januar 2020 wurde ein Antrag für eine ÜK-Befreiung beim Amt für Berufsbildung, Mittel- und Hochschulen (ABMH) eingereicht. Bereits am 1. Februar 2020 wurde dieser Antrag gutgeheissen und trat in Kraft. Da waren gerade mal knapp drei Wochen vergangen. Die Lernenden dieser Firma wären aber bis Ende des Schuljahres in diesen Kursen eingeplant gewesen. Die Swissmechanic hat plötzlich weniger Lernende, muss aber trotzdem die Infrastruktur, die Lohnkosten, die Klassen etc. bis zum Ende des Schuljahres aufrechterhalten. Die Swissmechanic wollte eine Beschwerde gegen diesen Entscheid einreichen. Leider geschah dies ohne Erfolg, denn sie sind nicht beschwerdeberechtigt. Somit wurde ihnen die Möglichkeit entzogen, gegen die doch sehr zeitnahe Befreiung vorzugehen. Fairerweise sollte eine Befreiung auf Ende des Schuljahres bewilligt werden, denn jeder Vertrag hat eine Kündigungsfrist. Zur Frage 6: Es ist mir wichtig, dass die Lernenden die bestmögliche Berufsausbildung erhalten und dass kleine Unternehmen weiterhin Lehrstellen anbieten. Der Kanton soll bestrebt sein, für kleine wie für grosse Firmen in den mechanisch-industriellen Berufen die überbetrieblichen Kurse im Kanton zu stärken. Zur Frage 7: Die Befreiung von den überbetrieblichen Kursen ist unter anderem auf Bundesebene im Berufsbildungsgesetz geregelt. Somit muss sich der Kanton an diese Gesetze halten. Der Kanton hat dennoch die Möglichkeit, bei den befreiten Betrieben genauer hinschauen zu können. Ich komme zur Frage 8. Bereits am 22. Oktober 2020 fand eine Aussprache mit Remo Ankli, dem ABMH, der Spitze der Swissmechanic Solothurn, dem Berufslernverbund und drei Firmen, die ÜK-befreit sind, statt. Es war ein sehr konstruktives Gespräch, bei dem alle Befindlichkeiten dargelegt wurden. Vor allem hat sich herausgestellt, dass Firmen, die ÜK-befreit sind, dies aus finanziellen Gründen machen, damit sie Kosten einsparen können. Das Gespräch hat aber auch gezeigt, dass man die mechanisch-industriellen Berufe stärken will. Sie suchen nun mit der Swissmechanic Synergien, damit kleine wie ÜK-befreite Firmen dem Fachkräftemangel entgegenwirken können. Ich danke nochmals herzlich, dass Sie in nützlicher Frist die Antwort gegeben haben und dass ich diese bekommen habe. Auch möchte ich mich recht herzlich bedanken, dass der runde Tisch mit dem Regierungsrat ermöglicht wurde. Wie bereits erwähnt danke ich für die Antwort zur Interpellation. Ich bin nur teilweise befriedigt.

Josef Maushart (CVP). Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen. Ich teile die darin zum Ausdruck gebrachten Positionen. Sozusagen aus erster Hand möchte ich erläutern, was uns in der Fraisa dazu bewogen hat, uns von den überbetrieblichen Kursen befreien zu lassen. Bevor ich das aber tue, möchte ich der Swissmechanic Sektion Solothurn für ihre wertvolle Arbeit danken, die sie in den vergangenen Jahren unter teils schwierigen Umständen geleistet hat. Diese Arbeit ist gerade für die kleineren Unternehmen eine unverzichtbare Voraussetzung, um überhaupt die Berufsausbildung anbieten zu können. Wir haben uns dennoch entschieden, die Ausbildung unserer 16 Lernenden in den technischen Berufen ganz in die eigene Hand zu nehmen. Zum Ersten ist das Berufsbild des Produktionsmechanikers derzeit in Überarbeitung. Ob Sie es glauben oder nicht, bisher ist in der dreijährigen Lehre, von der ich hier spreche, das Thema CNC noch nicht zwingend vorgeschrieben. Es ist kein Pflichtbestandteil. Daran sehen Sie, dass bereits die Aktualität der Berufsbilder der Wirklichkeit hinterherhinkt. Dazu kommt, dass wir in den Firmen in unseren Ausbildungszentren einfacher in zeitgemässe Infrastruktur, sprich Maschinen der neusten Generation investieren können. Das ist sehr kapitalintensiv und übersteigt schnell einmal die Möglichkeiten eines einzelnen Kurszentrums. Mit Maschinen der neuesten Generation sind die Lernenden natürlich besser auf die betriebliche Wirklichkeit vorbereitet, die sie nach Abschluss der Lehre erwartet. Wir anerkennen aber auch die Notwendigkeit eines Kurszentrums. Damit die Swissmechanic Zeit gewinnt, um sich nach unserer Entscheid, unsere Lernenden nicht mehr dorthin zu schicken, neu zu organisieren, haben wir uns auf freiwilliger Basis entschieden, über drei Jahre hinaus eine auslaufende Überbrückungsfinanzierung im Umfang von total 80'000 Franken bereitzustellen. Das soll massgeblich dazu beitragen, dass es nicht zu Problemen für die kleineren Firmen kommt, indem die Swissmechanic in Schwierigkeiten geraten würde. Ob der jetzt angedachte Weg eines eigenen Kurszentrums mit Blick auf das künftige Mengengerüst in Grenchen im Rahmen eines gemeinsamen Campus mit der Höheren Fachschule für Technik Mittelland AG (HFTM) oder der Anschluss an ein überregionales

Kurszentrum der richtige Weg ist, vermag ich nicht zu beurteilen. Aber das ist sicher eine der richtungsweisenden Fragestellungen. Ich danke dem Regierungsrat, dass er den runden Tisch zwischenzeitlich durchgeführt hat und nehme an, dass die Ergebnisse auch für die Entscheidungsfindung in der Swissmechanik wertvoll waren.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Die Interpellantin hat erwähnt, dass sie nur teilweise befriedigt ist. Mit diesem Resultat beenden wir das Traktandum 13 und kommen zum Traktandum 14.

I 0072/2020

Interpellation Peter Brotschi (CVP, Grenchen): Starke Nutzung der Naturgebiete - Einsatz von Rangern

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 5. Mai 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 11. August 2020:

1. Interpellationstext. Das Begehen und Befahren der Naturgebiete hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Je stärker die Bevölkerung wächst und je dichter man in den Agglomerationen lebt, desto grösser ist bei vielen Menschen der verständliche Wunsch nach Luft, Bewegung und Freiheit in der Natur. Der Kanton Solothurn bietet auf seinem ganzen Gebiet in nächster Nähe zu den Städten und Dörfern grandiose Naherholungsgebiete, die nicht nur für die lokale Bevölkerung, sondern zunehmend auch für weit herreisende Touristinnen und Touristen attraktiv sind. Gerade die erste Jurakette, deren Südfuss von Grenchen bis ins Niederamt stark besiedelt ist, zeigt sich prädestiniert für Ausflügler und Sportlerinnen und Sportler aller Art. Ein grosser Druck ist aber auch im Schwarzbubenland zu spüren, das die Stadt Basel und das sehr dicht bewohnte Tal der Ergolz (siehe Landeskarte) sowie weitere grosse Ortschaften wie Muttenz, Pratteln, Allschwil, Binningen und andere mehr quasi direkt vor der Haustüre hat. Das heutige Freizeitverhalten hinterlässt Spuren in der Natur, im wahrsten Sinne des Wortes. Neue Bike-Strecken quer durch den Wald und Littering nach einer Grill-Party (zum Beispiel am Aareufer) gehören zur Tagesordnung. Parkieren hinter den Fahrverboten auf den Waldwegen ebenfalls, und der Leinenzwang vom 1. April bis 31. Juli wird nicht von allen, aber von vielen Hundehaltern quasi als freiwillig interpretiert, je nachdem wie sie selber den Charakter ihres Hundes einschätzen. Ebenso sind ganze Schwärme von E-Bikes mit gelben Nummernschildern (natürlich mit eingeschaltetem Motor) auf den Wald- und Flurstrassen zu sehen, obwohl es untersagt ist (siehe Beantwortung Interpellation Nicole Hirt I 0257/2019). Der Interpellant ist in aller Regel täglich in Wald und Feld unterwegs. Er möchte der Polizei Kanton Solothurn nicht zu nahe treten und ihr mangelnden Willen vorwerfen, aber in all den Jahrzehnten ist ihm dabei nie eine Patrouille begegnet, die im Wald und auf den Flurwegen Recht und Ordnung durchsetzt. Ist dies Zufall oder hat es System, eventuell mangels personeller Ressourcen? Der Vollständigkeit wegen sei noch der betreffende Artikel des Zivilgesetzbuches über das Betretungsrecht zitiert: ZGB Artikel 699

¹ Das Betreten von Wald und Weide und die Aneignung wildwachsender Beeren, Pilze u. dgl. sind in ortsüblichem Umfange jedermann gestattet, soweit nicht im Interesse der Kulturen seitens der zuständigen Behörde einzelne bestimmt umgrenzte Verbote erlassen werden.

² Über das Betreten fremden Eigentums zur Ausübung von Jagd und Fischerei kann das kantonale Recht nähere Vorschriften aufstellen.

Den Regierungsrat bitte ich höflich um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass bei allen Freiheiten gemäss ZGB Artikel 699 dieses Recht allerdings nicht erlaubt, den Wald zu befahren, wie es heute von Bikern passiert, und dass Fahrradfahrer grundsätzlich nur befestigte Waldwege benutzen dürfen?
2. Wie stark kann sich die Polizei Kanton Solothurn bei ihrer Arbeit auf die Durchsetzung der Gesetzgebung in Wald und Flur fokussieren, zum Beispiel auf Fahrverbote, Littering und Leinenzwang für Hunde?
3. Hat die Kantonspolizei Solothurn überhaupt die personellen Ressourcen, um in den Naturgebieten zu patrouillieren und den Verboten respektive gesetzlichen Vorschriften Nachachtung zu verschaffen?

4. Ist der Regierungsrat bereit, uniformierte und vereidigte Ranger einzusetzen, die ausserhalb der Siedlungsgebiete künftig die hoheitlichen Aufgaben wahrnehmen werden?
5. Welche Instrumente hat der Regierungsrat zur Hand, um bei der heutigen heterogenen Gesellschaft Aufklärungsarbeit über das Verhalten in Wald und Feld zu leisten?

2. *Begründung.* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Vorbemerkungen.* Dass es immer mehr Menschen in die Berge, an Seen und in den Wald zieht, ist, insbesondere mit Blick auf die Volksgesundheit, grundsätzlich erfreulich. Tatsächlich nimmt damit aber der Druck auf die Natur zu, leider aber wohl mancherorts nicht das Verständnis und die Kenntnisse über ökologische Zusammenhänge sowie die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse von Tier- und Pflanzenarten. Wir teilen die Einschätzung des Interpellanten, dass davon auszugehen ist, dass Konflikte in Wäldern und Schutzgebieten zunehmen werden und dass es Massnahmen braucht, um eine bestmögliche Koexistenz sicherzustellen. Diese Zunahme von Erholungssuchenden und Freizeitnutzenden konnte insbesondere auch während der aussergewöhnlichen «Lockdown»-Zeit von Mitte März bis Mai dieses Jahres beobachtet werden. Ein Lösungsansatz, der den zunehmenden Freizeitbedürfnissen und gleichzeitig den Umweltschutzbestimmungen Rechnung trägt, muss integral erfolgen und alle Sektoren (Naturschutz, Gewässerschutz, Wald, Raumplanung, Tourismus) einbeziehen. Wir sind bereit, diese Problematik aktiv anzugehen und dazu eine interdepartementale Arbeitsgruppe einzusetzen, welche prüft, wo und in welchem Umfang ein allfälliger Rangereinsatz Sinn machen würde, von wem er geleistet werden könnte und wie und von wem er gegebenenfalls zu finanzieren wäre. In diesem Zusammenhang sind auch die Aufgaben der Revierförster sowie Jagd- und Fischereiaufseher sowie eine Vereinfachung der Zusammenarbeit zwischen diesen Organen und der Polizei zu prüfen.

3.2 *Zu den Fragen*

3.2.1 *Zu Frage 1: Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass bei allen Freiheiten gemäss ZGB Artikel 699 dieses Recht allerdings nicht erlaubt, den Wald zu befahren, wie es heute von Bikern passiert, und dass Fahrradfahrer grundsätzlich nur befestigte Waldwege benutzen dürfen? Wie wir bereits bei der Beantwortung der Interpellation Hirt (Ip Hirt; 0257/2019) ausführten, ordnet das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) den Verkehr auf öffentlichen Strassen. Es findet grundsätzlich auch im Wald Anwendung, zusammen mit den Bestimmungen der Waldgesetzgebung. Für Fuss- und Wanderwege gilt insbesondere Artikel 43 Absatz 1 SVG, wonach mit Fahrzeugen keine Wege befahren werden dürfen, die sich nicht dafür eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind. Demzufolge dürfen sich Führerinnen und Führer von Fahrrädern grundsätzlich nur auf den offiziellen Waldstrassen fortbewegen. Allerdings zeigt die Praxis in der Schweiz ein anderes Bild. So wirbt z. B. der Kanton Graubünden auf seiner Website www.graubuenden.ch mit dem Slogan «Wanderweg = Biketrail», was den Schluss nahelegt, dass den Kantonen offensichtlich ein sehr grosser Handlungsspielraum bei der konkreten Umsetzung von Art. 43 SVG offen steht. Im Kanton Solothurn gibt es keine weiteren gesetzlichen Ausführungen zur Regelung des Fahrradfahrens im Wald. Dies gilt auch für das Befahren von Waldböden, welches zum Beispiel im Kanton Jura im Rahmen einer kürzlich veröffentlichten Richtlinie (Notice, 1. Juli 2020) verboten wird. Aus den oben erwähnten Ausführungen lässt sich ein Handlungsbedarf auf gesetzgeberischer Ebene ableiten. Wir haben in der Beantwortung der erwähnten Ip Hirt für 2021 die Überprüfung und allenfalls Ergänzung der rechtlichen und planerischen Grundlagen für die Waldgebiete in Aussicht gestellt.*

3.2.2 *Zu Frage 2: Wie stark kann sich die Polizei Kanton Solothurn bei ihrer Arbeit auf die Durchsetzung der Gesetzgebung in Wald und Flur fokussieren, zum Beispiel auf Fahrverbote, Littering und Leinenzwang für Hunde? Eine eigentliche Fokussierung der Polizei Kanton Solothurn auf die Durchsetzung der Gesetzgebung in Wald und Flur (z. B. Fahrverbote, Littering und Leinenzwang für Hunde) ist mit den vorhandenen Personalressourcen nicht möglich. Neben der Erfüllung der primären Aufgaben der Polizei nach Gesetz über die Kantonspolizei (KapoG) und Strafprozessordnung (StPO) wurden jedoch im Jahre 2019 mit dem heutigen Personalbestand 11 mehrstündige Patrouillen während der Sommermonate durchgeführt, zielgerichtet auf ausgewiesene hot-spots und fokussiert auf Umweltdelikte (Litteringpatrouillen). Im Rahmen dieser Patrouillentätigkeit, aber auch bei der sonstigen Präsenz im öffentlichen Raum, wurden total 161 Ordnungsbussen erhoben, davon 38 wegen Verletzung der Leinenpflicht und die übrigen 123 wegen Litterings, die meisten davon wegen Liegenlassens oder Wegwerfens von einzelnen Kleinabfällen (Dosen, Flaschen, etc.). 2019 wurden zudem zusätzlich total 139 Strafanzeigen mit Bezug zu Umweltdelikten verfasst, davon 129 Anzeigen wegen Ablagerung von Abfall im Wald, wobei in 43 Fällen die mutmassliche Täterschaft ermittelt werden konnte, sowie je 5 Anzeigen wegen Missachtung des Waldfahrverbots für Motorfahrzeuge und wegen Durchführung einer Veranstaltung im Wald ohne Bewilligung. Zusätzlich nimmt die Polizei Kanton Solothurn seit Januar 2018 im Auftrag des Amtes für Raumplanung (ARP) die Aufsicht in der Kantonalen Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen-*

Solothurn (Witischutzzone) wahr. Die entsprechende Leistungsvereinbarung verpflichtet zu Kontrollen im Umfang von ca. 900 Mannstunden pro Jahr. Dabei handelt es sich um wöchentliche, präventive Kontrollfahrten sowie spezifische Präventionsarbeit in Bezug auf die Schutzzone. Als Gegenleistung für die zusätzliche Aufgabenerfüllung zu Gunsten des ARP wird der Polizei Kanton Solothurn ein Pauschalbetrag von Fr. 50'000.- intern verrechnet (nicht über die Erfolgsrechnung). In diesen Sommermonaten führt die Polizei Kanton Solothurn zudem auf Ersuchen des ARP auch im Kantonalen Naturreiservat Grien-Wöschnau in Erlinsbach Kontrollen im Rahmen von 12 Mannstunden/Woche durch. Dafür wird ein Betrag von Fr. 1'320 entrichtet. Auf den ersten Blick mag dieser Zusatzaufwand für die Polizei geringfügig erscheinen. Es sind jedoch die bei festgestellten Verstössen vorzunehmenden Amtshandlungen, welche als Mehraufwand ins Gewicht fallen. Selbst die Erhebung einer Ordnungsbusse zieht Folgehandlungen nach sich (Inkasso und Controlling durch BackOffice der Polizei, allenfalls Prüfung von Beschwerden). Handelt es sich um eine Widerhandlung, welche im ordentlichen Strafverfahren zu ahnden ist, hat die Polizei (nach den Vorgaben der StPO) den Sachverhalt zu ermitteln und anschliessend bei der Staatsanwaltschaft Strafanzeige zu erstatten.

3.2.3 Zu Frage 3: Hat die Kantonspolizei Solothurn überhaupt die personellen Ressourcen, um in den Naturgebieten zu patrouillieren und den Verboten respektive gesetzlichen Vorschriften Nachachtung zu verschaffen? Die obigen Ausführungen zeigen, dass die Polizei im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten auch im fraglichen Bereich zielgerichtet und engagiert tätig ist. Selbst wenn sie wollte, könnte sie dem Anliegen der Interpellanten nach einem verstärkten Engagement und einer Erhöhung der Kontrollgänge mit dem gegebenen Personalbestand nicht nachkommen. Eine Verschiebung der Personalressourcen in den fraglichen Bereich wäre einzig an Stelle und somit auf Kosten unserer primären Aufgaben (vgl. Ausführungen unter Ziffer 3.2.2 zu Frage 2) möglich, was dem gesetzlichen Kernauftrag der Polizei entgegenstehen würde und aus sicherheits- und kriminalpolizeilicher Sicht abzulehnen ist.

3.2.4 Zu Frage 4: Ist der Regierungsrat bereit, uniformierte und vereidigte Ranger einzusetzen, die ausserhalb der Siedlungsgebiete künftig die hoheitlichen Aufgaben wahrnehmen werden? Heute eingesetzte Ranger in anderen Kantonen haben primär einen Bildungs- und Sensibilisierungsauftrag in einem bestimmten, klar definierten, oftmals hoheitlich geschützten Gebiet mit einem besonders hohen Besucherdruck und störungsanfälligen, geschützten oder schutzwürdigen Lebensräumen (wie zum Beispiel früher der «Witisheriff» in der Witi bei Grenchen). Die Durchsetzung von Ge- und Verboten ist von untergeordneter Bedeutung. In den genannten Bereichen ist der Einsatz von Rangern auch im Kanton Solothurn grundsätzlich vorstellbar. Der Einführung von Rangern mit hoheitlichen Aufgaben stehen wir hingegen kritisch gegenüber. Nebst der Gefahr der Zersplitterung der Kompetenz zur Vornahme hoheitlicher Befugnisse müssten Ranger in Aufgabenbereichen aus- und weitergebildet werden, den die vom Kanton ausgebildeten Korpsangehörigen (Polizistinnen und Polizisten inkl. Polizeiliche Sicherheitsassistenten und -assistentinnen) beherrschen bzw. der zu ihrem täglichen Berufsalltag gehört (Patrouillieren, Kontakt mit der Bevölkerung, möglicherweise Bussenerhebung, taktisches Vorgehen und Eigenschutz). Das Ergebnis wäre gleichsam eine «Polizei light», was zu mehrfachen Schnittstellen und einer Verkomplizierung der Abläufe führen würde.

3.2.5 Zu Frage 5: Welche Instrumente hat der Regierungsrat zur Hand, um bei der heutigen heterogenen Gesellschaft Aufklärungsarbeit über das Verhalten in Wald und Feld zu leisten? Nebst den oben erwähnten Möglichkeiten in klar bezeichneten Gebieten (Leistungsvereinbarung mit Polizei Kanton Solothurn, gegebenenfalls Ranger) ist eine verstärkte bzw. verbesserte Lenkung der verschiedenen Freizeitnutzer und -innen, auch im Sinne einer bestmöglichen Koexistenz, anzustreben. Die Öffentlichkeitsarbeit mit der Bevölkerung für Waldanliegen ist Bestandteil der Leistungsvereinbarungen zwischen Kanton und Revierförstern. Zusätzliche Instrumente wie gezielte Informations- und Sensibilisierungskampagnen, zum Beispiel die Kampagne «Respect Nature» des Bundes, wären – auch im Lichte eines effizienten Mitteleinsatzes – durch die erwähnte interdepartementale Arbeitsgruppe zu prüfen.

Anna Engeler (Grüne). Auch wir stellen einen vermehrten Andrang in unseren Naherholungsgebieten fest. Das ist, da sind wir mit dem Regierungsrat einig, aus volksgesundheitlicher Perspektive sicher eine erfreuliche Entwicklung. Auch der Interpellant hat natürlich recht, wenn er sagt, dass dies nicht nur Vorteile bringt, sondern dass mit dem vermehrten Andrang in den Naherholungsgebieten auch der Anteil der Leute steigt, der die Regeln, wie man sich in der Natur bewegen sollte, nicht beachtet oder sie schlicht nicht kennt. Wir freuen uns, dass sich der Regierungsrat bereit erklärt hat, zur Klärung dieser Problematik eine interdepartementale Arbeitsgruppe einzusetzen. Da ergeben sich bestimmt auch gewisse Synergien mit der Überprüfung der rechtlichen und planerischen Grundlagen für die Waldgebiete, die im Zusammenhang mit der Interpellation von Kantonsrätin Nicole Hirt zu den Bikern im Wald in Aussicht gestellt wurde. Alle diese Fragen müssen aus unserer Sicht absolut unvoreingenommen und ergebnisoffen geprüft werden. In der Beantwortung zur Frage 3 nimmt der Regierungsrat da jedoch

schon einen Punkt vorweg und das finden wir falsch. Er sagt, dass eine Verschiebung der polizeilichen Personalressourcen zu Lasten von wichtigen Bereichen gehen würde und daher vermehrte Kontrollen nicht möglich sind. Zuerst sollte man doch prüfen, ob ein vermehrter Einsatz sinnvoll und richtig wäre. Wenn diese Arbeitsgruppe zum Schluss kommt, dass es eigentlich eine Aufstockung der personellen Ressourcen brauchen würde, um allen Anforderungen gerecht zu werden, dann soll sie das so festhalten. Wir können dann immer noch Nein sagen zu dieser Aufstockung der Personalressourcen. In der Frage 4 macht der Regierungsrat geltend, dass Ranger eine Art «Polizei light» mit entsprechenden Schnittstellen und einer Verkomplizierung der Abläufe wären. Das ist jetzt nichts Neues. Das gleiche Problem stellt sich bereits in verschiedensten anderen Bereichen mit Securitas oder Sicherheitspatrouillen. Das ist im Grunde genommen noch kein Grund, solche Ranger nicht einzusetzen, wenn man feststellt, dass es sie braucht. Ähnliches gibt es bereits. Die Stadt Solothurn hat in den beiden letzten Sommer jeweils am Freitag- und am Samstagabend bei schönem Wetter eine private Sicherheitsfirma beauftragt, um den Bedürfnissen des Nachtlebens, der Bewohner und Bewohnerinnen und der Littering-Problematik gerecht zu werden und Konflikte zu vermeiden. Das geschah offenbar mit Erfolg und mit einem vertretbaren Mitteleinsatz. Allenfalls wäre so etwas Ähnliches auch denkbar, wenn man zum Beispiel im Bereich der renaturierten Emme oder an der Aare im Niederamt, speziell an schönen Wochenenden und an schönen Sommerabenden, eine solche Kontrolle einsetzen würde. Vielleicht kommt man auch zum Schluss, dass beispielsweise eine neue umfassendere Ausschilderung an Waldeingängen die Problematik lindern würde. Man könnte dort zum Beispiel die wichtigsten Regeln für alle zusammenfassen, allenfalls noch ergänzt mit einem QR-Code, wo man tagesaktuelle Informationen, zum Beispiel zu Feuerverboten oder Pilzsammelphasen, verlinken könnte. Wir freuen uns darauf, in dieser Sache wieder vom Regierungsrat zu hören.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Die SVP-Fraktion verzichtet auf ein Votum.

Markus Dietschi (FDP). Der Interpellant Peter Brotschi greift ein Problem auf, das sich in der letzten Zeit tatsächlich massivst verschärft hat. Jeder, der sich beruflich in der Natur aufhält, kann darüber ein Lied singen - sei es im Wald, auf dem Feld oder auf dem Berg. Aber keine Angst, ich singe heute kein Lied. Der Umgang mit der Natur ist oftmals wirklich sehr besorgniserregend und vor allem das Littering-Problem nimmt weiterhin massiv zu. Als Landwirt von Feldern, die an einer stark befahrenen Hauptstrasse liegen, ist es tragisch, was man da sehen muss - was da alles abgeht, schon was auch nur aus dem Fenster geworfen wird. Ich glaube weniger, dass die Dinge heutzutage selbstständig aus den fahrenden Autos fallen. Der Regierungsrat zeigt in seiner Antwort klar einen Handlungsbedarf auf und kündigt für die Lösungssuche eine interdepartementale Arbeitsgruppe an. Unsere Fraktion begrüsst diesen Weg. Die Fraktion FDP. Die Liberalen ist zudem wie der Regierungsrat der Meinung, dass, wenn man in Zukunft Ranger einsetzen sollte und müsste, diese lediglich Bildungs- und Sensibilisierungsaufgaben und keinesfalls hoheitliche Aufgaben übernehmen sollten. Eine kurze persönliche Bemerkung: Es ist absolut tragisch, dass wir überhaupt über so etwas debattieren, sprechen und es miterleben müssen. Es sollte eigentlich selbstverständlich sein, dass jeder seinen Kehrriech, den er verursacht, auch wieder nach Hause mitnimmt. So brauchten wir keine Ranger und es wäre auch sonst weniger ein Problem - mit Sicherheit in Bezug auf das Littering-Problem. Wir sollten doch eigentlich alle in der Lage sein, dies selber zu machen.

Silvia Fröhlicher (SP). Ich habe in meinem Votum gerade mit dem Stift alles gestrichen, was bereits gesagt wurde. Um Zeit zu gewinnen, halte ich mich kurz. Die Fraktion SP/Junge SP ist mit der Beantwortung zufrieden. Wir schliessen uns den Meinungen unserer Vorredner an. Es ist schlimm, dass wir über so etwas debattieren müssen. Tatsache ist aber, dass es so ist. Der Druck auf die Naherholungsgebiete wie Wälder, Wittebene, Aareufer und den Jura hat enorm zugenommen. Viele Leute wissen heute leider nicht mehr, wie sie sich in der Natur zu verhalten haben. Sie haben noch nicht gemerkt, dass sie dort Gast sind. Daher ist es wohl tatsächlich sinnvoll, wenn man solche Ranger einsetzt. Man konnte letzte Woche in der Solothurner Zeitung lesen, welche Ausbildung diese Personen haben. Ich wusste das vorher nicht und war positiv überrascht, wie breit diese Ranger ausgebildet sind. Es geht ganz in die Richtung von Weiterbildung und Aufklärung der Bevölkerung, wie man sich in der Natur zu verhalten hat. Aus diesem Grund sind wir mit der Beantwortung von Seiten des Regierungsrats zufrieden. Auch wir finden es gut, dass die interdepartementale Arbeitsgruppe hier nach weiteren Lösungen sucht.

Peter Brotschi (CVP). Ich habe mein Votum als Einzelsprecher gleich in mein Fraktionsvotum integriert. Meine Fraktion wird mir das verzeihen. Es ist mein allerletztes Votum, das ich als Kantonsrat des Standes Solothurn halte. Gerne danke ich dem Regierungsrat und der Verwaltung für die Beantwortung dieser

Fragen. Es brauchte offenbar einiges an Koordination zwischen den Departementen. Betroffen waren das Departement des Innern (Ddl), das Bau- und Justizdepartement (BJD) und das Volkswirtschaftsdepartement (VWD). Aber es ist gut, wenn mit dieser Interpellation die Vernetzung über die Verwaltung hinweg zu diesem heiklen Thema gefördert werden konnte. Ich bin auch froh, dass der Regierungsrat einsieht, dass Handlungsbedarf besteht. Die Zunahme der Bevölkerung wird weitergehen. Man kann schon 10 Millionen Personen oder 12 Millionen Personen in das Mittelland bringen, das ist ohne Zweifel mit Hochhäusern etc. möglich. Dabei muss man sich immer bewusst sein, dass die Naherholungsgebiete definitiv nicht grösser werden. Sie werden mit der aktuellen Zersiedelung sogar tendenziell noch abnehmen. Die Folge davon ist, dass sich immer mehr Menschen die Naturräume teilen müssen. Die Menschen zieht es immer weiter von ihrem Wohnort weg, um nach vermeintlich ruhigeren Orten in der Natur zu suchen. Das sieht man beispielsweise auch bei uns auf dem Grenchenberg. Es tauchen Autokennzeichen auf, wie ich es vor ein paar Jahren noch nicht als möglich gehalten hätte. Es sind Autonummern aus St. Gallen, aus dem Thurgau, aus Zürich, en masse aus dem Aargau - es ist unglaublich. Besonders auffällig ist die Zunahme aus dem Kanton Aargau. Die Bevölkerung nimmt also zu und damit auch der Druck auf die Naherholungsgebiete. Deshalb erachte ich die Einsetzung der erwähnten Arbeitsgruppe als gut. Ich habe bereits nachgefragt und erfahren, dass sie offenbar die Arbeit bereits aufgenommen hat oder konstituiert wurde. Der letzte Stand entzieht sich meiner Kenntnis. Für die in der Frage 2 aufgelisteten Zahlen danke ich. Ebenso danke ich für den Einsatz der Polizei im Naturraum. Die Zahlen der erteilten Ordnungsbussen dürften aber nur die Spitze des Eisbergs sein und weisen auf die Dringlichkeit des Problems hin. Es ist mir klar, dass die Polizei eine Menge an anderen Aufgaben hat. Aber Wald und Feld nehmen ein grosses Gebiet des Kantons ein und die polizeiliche Aufgabe kann und soll sich nicht nur auf die Siedlungsgebiete beschränken. Die genannten elf Patrouillen sind zwar schön und gut, aber das ergibt umgerechnet nicht einmal eine Patrouille pro Monat. Nicht zufrieden bin ich mit der Beantwortung auf die Frage 4. Es kommt mir vor wie ein Hausbesitzer und seinem etwas vernachlässigten Garten. Es sieht im Garten zwar nicht schön aus und es stört ihn auch, aber er möchte nicht, dass jemand den Garten betritt und ihm unter die Arme greift. Mit der Zunahme der Bevölkerung gibt es neue und mehr Herausforderungen. Das habe ich so gesagt und das ist unbestritten. Es sind auch kreative Lösungen gefragt. Schon aus Kostengründen können wir unser Polizeikorps nicht ins Unermessliche erhöhen. Es sind Lösungen gefragt, mit denen Recht und Ordnung auch im Naturraum durchgesetzt werden können, die aber kostengünstiger als die Polizei sind. Die Lösung sehe ich persönlich nur mit Rangern, in welcher Form auch immer. Aber Ranger, die bei der Feststellung von Verstössen nicht einfach darum bitten können, den Hund an die Leine zu nehmen oder nicht mit dem Fahrrad quer durch den Wald zu fahren, sondern die tatsächlich auch eine Ordnungsbusse aussprechen können. Es ist auch nicht der Job der Förster und der Jäger, in Wald und Feld für Ordnung zu sorgen. Der Forst und die Jagd haben andere, wichtige Aufgaben, mit denen sie genügend ausgelastet sind. Sie können zwar Aufklärungsarbeit leisten, was sie sehr gut machen. Aber es ist nicht die Aufgabe von Förstern und von Jägern, Polizist zu spielen. Nach meiner Meinung kommt man nicht darum herum, Ranger mit gewissen hoheitlichen Aufgaben zu beauftragen. Das wird, das prophezeie ich, über kurz oder lang kommen - wahrscheinlich eher über kurz. Die Schnittstellen und die Administration lassen sich lösen. Das ist tatsächlich keine Argumentation mehr. Es ist keine Argumentation, um in Sachen Schutz der Natur einen Schritt vorwärts zu machen. Die Ranger sollten einheitlich geschult sein. Es wurde der Artikel von letzter Woche erwähnt, den ich schreiben konnte. Das ist reiner Zufall, dass sich das so ergeben hat, weil ich Herrn Beutler kennenlernen konnte. Die Ranger müssen auch vor Ort bei den entsprechenden Behörden angesiedelt sein. Im Moment braucht es nicht überall Kanton-Rangers. Aber es braucht sie dringend an gewissen Brennpunkten, die im Interpellationstext bereits genannt wurden. Ich bin froh, dass der Regierungsrat diese Arbeitsgruppe einsetzen will. Von den Antworten bin ich, mit Ausnahme der Antwort 4, befriedigt. In diesem Sinn erkläre ich mich teilweise befriedigt. Besten Dank - ich wünsche Ihnen alles Gute.

Rolf Sommer (SVP). Anna Engeler kommt ebenfalls aus Olten. Ich sehe sie nicht so viel im Wald, aber sie kennt den Mühletäli-Platz. Dort besteht ein Fahrverbot. Das habe ich seinerzeit durchgebracht, als ich den Platz gebaut habe. Erst kürzlich kamen zwei Biker von oben zu fahren. Was haben sie gemacht? Sie sind über den Mühletäli-Platz gefahren, ohne Rücksicht. Es waren dort auch Kinder vor Ort. Wenn man die Biker darauf aufmerksam macht, erhält man die Antwort, dass sie langsam fahren würden. Sie können ein Verbot nicht lesen. Das ist das Problem, das wir haben. Sie sind rücksichtslos, nur ihre eigenen Interessen zählen. Die Natur interessiert sie nicht. Man kann eine grosse Tafel anbringen, aber es interessiert sie gar nicht. Bei den Bikern herrscht Egoismus pur. Man kann das vielerorts so sehen, ich habe das schon x-Mal erlebt. Jede Woche unternehme ich drei- bis viermal am gleichen Ort einen Spaziergang. Die Rücksichtslosigkeit, die sie an den Tag legen, ist schlimm. Man sollte ihnen vielleicht, wenn

man jemanden erwischt, das Fahrrad wegnehmen. Eine kleine Busse können sie zahlen, denn es sind meistens sehr gut Verdienende, die dort durchfahren. Sie kommen abends ausgeruht von der Arbeit zum Biken und wollen noch ihre Energie loswerden. Ich bedaure die Tiere, die sich in der Gegend aufhalten, aber auch die Personen, die dort spazieren gehen. Es hat kleine Kinder, die fürchten müssen, dass sie überfahren werden. Was kann man machen, wenn die Leute nicht lesen können? Ich weiss es nicht. Aber vielleicht müssen wir in dieser Beziehung eine offensive Informationspolitik betreiben und das auch gesetzlich mitteilen. Man sollte die verschiedenen Clubs und die Bikerschulen, die es gibt, informieren, was überhaupt gesetzlich erlaubt ist und was nicht. Ich hoffe, dass dies der Regierungsrat zur Kenntnis nimmt und es auch in der Fachgruppe so umsetzt.

Thomas Marbet (SP). Nein, ich bin nicht im Wahlkampf. Aber es ist schon auffällig, dass ich immer bei den Geschäften spreche, zu denen Rolf Sommer ebenfalls redet. Vielleicht werden wir noch ein gutes Team. Ich gehe natürlich nicht so weit, dass ich ihnen das Bike wegnehmen will. Das ist nicht der Fall. Ich möchte nur erwähnen, dass die Thematik des Litterings nicht nur in den Naturgebieten oder in den Naherholungsgebieten ein Thema ist. Wir kennen im dicht besiedelten Siedlungsraum auf den Plätzen, entlang der Strassen und auf den Wegen das Problem auch in den Städten und in den Gemeinden. Daher sind wir ebenfalls mit dieser Thematik betraut worden und vertraut. In der Stadt reinigen wir beispielsweise die Parks mit der Suchthilfe jeweils am Sonntag. Seit diesem Jahr wurde eine zusätzliche Stelle für die Reinigung genehmigt. Wir haben Personalressourcen erhalten, um ausschliesslich Graffiti wegzuputzen. Man muss sich das einmal vorstellen. Natürlich erledigt diese Person auch andere Arbeiten, wenn weitere Aufgaben anstehen. Am Gösgerweg wurde während zwei Wochen Graffiti weggeputzt. Sie sehen, dass diese Probleme gross sind. Sie sind auch im Niederamt gross. Daher hat sich die Initiative «Verein unsere Aare» dem Thema angenommen. Wir sind aber keine Vereingemeinde, sondern eine Beitragsgemeinde. Wir leisten einen Beitrag, weil wir der Meinung sind, dass unsere Bevölkerung das Naherholungsgebiet im Niederamt auch nutzt. Das Thema Ranger ist dort auch aufgekommen. Man will es im Vorstand anlässlich der nächsten Generalversammlung - wie immer sie auch stattfinden wird - diskutieren. Die Frage wird sich natürlich stellen, wie man es finanzieren will und welche hoheitlichen oder nicht hoheitlichen Aufgaben wahrgenommen werden können. Es ist mir ein Anliegen zu sagen, dass es nicht nur in den Naturgebieten auf dem Grenchenberg oder an der Aare ein Problem ist, sondern auch im dicht besiedelten Gebiet. Gehen Sie einmal durch die Strassen und achten Sie sich, wie viele Masken Sie am Boden sehen. Alle 25 Meter liegt da eine Maske. Das macht mich sprachlos und daher höre ich an dieser Stelle auf.

Brigit Wyss (Vorsteherin des Volkswirtschaftsdepartements). Ich möchte den Punkt in Bezug auf die Arbeitsgruppe präzisieren. Sie wurde eingesetzt - wenn auch noch nicht so lange. In der Arbeitsgruppe vertreten sind die Umwelt, die Wirtschaft und der Bau. Sie ist ergebnisoffen unterwegs, weil vor allem auch die Kantonspolizei darin vertreten ist. Wir möchten tatsächlich eine vertiefte Analyse machen und hinschauen. In einer allfälligen zweiten Phase, wenn der Handlungsbedarf ausgewiesen ist, würden wir Varianten aufbereiten. Das führt wahrscheinlich bis zu einem Gesetzgebungsprozess. Der Prozess ist am Laufen. In einer zweiten Phase werden alle Interessierten, alle Stakeholder eingeladen, um mitzuarbeiten, damit wir am Schluss über eine gute Lösung verfügen. Es ist jedoch ein ergebnisoffener Prozess.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Der Interpellant hat sich als teilweise befriedigt geäussert. Damit wäre das Traktandum abgehandelt.

I 0027/2020

Interpellation Rémy Wyssmann (SVP, Kriegstetten): Finanzieller Schaden beim Bundesfinanzausgleich

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 29. Januar 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 10. März 2020:

1. *Vorstosstext.* Dem Kanton Solothurn werden beim Finanzausgleich des Bundes 3,5 Millionen Franken nicht angerechnet. Dem Vernehmen nach waren die zuständigen kantonalen Stellen nicht in der Lage,

für das Jahr 2017 kumulierte Daten aus dem System der Ergänzungsleistungen für Familien zu liefern – dabei handelt es sich um Datensätze in hoher drei-, bzw. tiefer vierstelliger Zahl. Gemäss Verlautbarungen in den Medien wird dabei als Erklärung der Wechsel der Software angeführt. Die Regeln und Anforderungen des Bundes an die Datenlieferung sind jedoch glasklar: Um den soziodemografischen Lastenausgleich festzulegen – einen der Komponenten des Bundesfinanzausgleichs – werden u.a. auch die Familienausgleichszahlungen der Kantone (so welche vorhanden) berücksichtigt (Art. 34 Abs. 2 FiLaV). Stellt das mit der Datenerhebung beauftragte Bundesamt für Statistik (BfS) Mängel bei den gelieferten Daten fest, so weist es die Daten zur Überarbeitung innerhalb einer angemessenen Frist an den betroffenen Kanton zurück (Art. 41 Abs. 2 FiLaV). Bleibt die Datenmeldung fehlerhaft, so nimmt das BfS eigene Einschätzungen oder Korrekturen vor. Diese Einschätzung wird wiederum dem betroffenen Kanton zur Stellungnahme unterbreitet (Art. 42 Abs. 3 FiLaV). Und schliesslich hält die Statistikerhebungsverordnung des Bundes klar fest, in welcher Form die Daten zu liefern sind: Als jährliche Vollerhebung auf Jahresbasis (das heisst nicht mit Stichtag Ende Jahr!) mit obligatorischer Auskunftspflicht (Anhang 67 dieser Verordnung). Offenbar waren diese Abläufe vor dem Jahr 2017 den zuständigen Stellen klar, hatte es doch in dieser Zeit nie Probleme gegeben. Deshalb stellen sich Fragen nach den Zuständigkeiten, den internen Abläufen und der Verantwortlichkeit. Schliesslich sind «Beamte für den Schaden verantwortlich, den sie dem Staat durch vorsätzliche oder grobfahrlässige Verletzung der Dienstpflicht zufügen» (§ 13 Verantwortlichkeitsgesetz).

In diesem Zusammenhang bitten die Interpellanten den Regierungsrat um die präzise, vollständige und abschliessende Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Bewertet der Regierungsrat den entstandenen finanziellen Schaden als beträchtlich oder als vernachlässigbar?
2. Warum ist der Kanton offensichtlich nicht in der Lage, glasklare bundesrechtliche Vorgaben in der Verwaltung so zu erfüllen, dass die Interessen des Kantons gewahrt sind?
3. Wer (Organisationseinheit und Personen) war bis und mit dem Erhebungsjahr 2016 verantwortlich für die Bereitstellung und Lieferung der betreffenden Daten, wer war dies für 2017, wer ist es für die Folgejahre?
4. War den Zuständigen für die Datenlieferung jederzeit klar, auf welcher rechtlichen Basis und in welcher Form die betreffenden Daten zu liefern waren? Wenn nein, warum nicht?
5. Falls ein Wechsel in der Zuständigkeit der Datenaufbereitung und Datenlieferung vorgenommen wurde: In welcher Form fand die Übergabe dieser Zuständigkeit statt? Wer definierte die Anforderungen an die Datenmigration und überwachte diese? Wurde diese Übergabe schriftlich dokumentiert? Welche Führungsverantwortlichen haben diese Übergabe begleitet und beaufsichtigt?
6. Bestehen generelle, verwaltungsweite Richtlinien bezüglich Datenmigration, Datensicherung und Rückverfolgbarkeit? Wenn ja, wer ist dafür zuständig? Wenn nein, warum nicht?
7. Auf welcher Basis war die betreffende Software programmiert, die bis 2017 zur Anwendung kam, auf welcher Basis die seit 2018 eingesetzte Software?
8. Welche Einsparungen wurden erzielt, in dem man auf den Unterhalt der betreffenden älteren Software verzichtete?
9. Auf welchen Termin hatten die zuständigen kantonalen Stellen die betreffenden Daten für das Jahr 2017 zu liefern? An welchem Datum erfolgte die erste Mahnung des BfS gemäss Art. 41 Abs. 2 FiLaV?
10. Erfolgte eine Stellungnahme des Kantons gemäss Art. 42 Abs. 3 FiLaV? Wann erfolgte diese?
11. Besteht gegen den jetzt erfolgten Entscheid des Bundes ein Rechtsmittel? Wurde dies ergriffen?
12. Welche Massnahmen hat die Regierung eingeleitet, um die Verantwortlichkeitsansprüche gegenüber den Verantwortlichen geltend zu machen?

2. *Begründung.* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Vorbemerkungen.* Am 13. Januar 2020 hat die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) ihren Bericht «Finanzausgleich 2020 zwischen Bund und Kantonen – Prüfung der Datenbearbeitung durch die Verwaltungseinheiten des Bundes und der Kantone» veröffentlicht. In dem Bericht hält die EFK fest, dass der Kanton Solothurn nicht in der Lage war, für das Jahr 2017 kumulierte Daten aus dem System der Ergänzungsleistungen für Familien zu liefern und stattdessen Stichtagsdaten per 31. Dezember 2017 lieferte (Exkurs: Die für die Meldung der Daten zuständigen Stellen erhalten jährlich Richtlinien für die Datensammlung [Version 10, 24. Mai 2018], gemäss welchen die Meldung von Stichtagsdaten zulässig ist). In ihrem Bericht hält die EFK ausserdem fest, dass zum Zeitpunkt der beanstandeten Datenlieferung die finanziellen Auswirkungen bei einer Meldung von Stichtagsdaten nicht bekannt war. Die EFK schätzt in ihrem Bericht, dass sich der Armutsfaktor ARMIN aufgrund dieser Tatsache (Stichtagsdaten anstelle von kumulierten Daten) um rund 1 Prozent reduziert und sich dadurch die Finanzausgleichsbeträge 2020 für den Kanton Solothurn um ungefähr 3,5 Millionen Franken verschlechtern. Ohne Vorlie-

gen der genauen Berechnungen ist diese Aussage nicht nachvollziehbar. Mit Schreiben vom 15. und 30. Januar 2020 wurde die EFK vom Finanzdepartement des Kantons Solothurn aufgefordert, dem Kanton Solothurn die Berechnungen, welche zu ihren Feststellungen führten, offenzulegen oder zumindest zu erläutern. Von der EFK konnten diese Informationen nicht geliefert werden, da die Aussagen im oben erwähnten Bericht lediglich auf Schätzungen der EFK beruhen, was die EFK in ihrem Antwortschreiben vom 4. Februar 2020 (französische Originalfassung) und 13. Februar 2020 (deutsche Übersetzung) nochmals ausdrücklich bestätigt. Die auf Schätzungen der EFK basierenden Feststellungen sind so nicht nachvollziehbar, da einerseits die Erhebung und Berechnung des Armutsfaktors ARMIN sehr komplex ist und andererseits neben den Daten, welche aus dem System der Ergänzungsleistungen für einkommensschwache Familien (FamEL) stammen, noch etliche weitere Faktoren für die Bemessung des Faktors massgebend sind. Gemäss Art. 34 Abs. 1 der Verordnung über den Finanz- und Lastenausgleich (FiLaV) basiert der soziodemografische Lastenausgleich auf den folgenden Teilindikatoren:

- a. Armut
Anteil der Empfängerinnen und Empfänger von Leistungen der Sozialhilfe im weiteren Sinne an der ständigen Wohnbevölkerung
- b. Altersstruktur
Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner mit einem Alter von 80 Jahren und mehr der ständigen Wohnbevölkerung
- c. Ausländerintegration
Anteil der ausländischen Einwohnerinnen und Einwohner, die nicht aus Nachbarstaaten stammen und maximal seit 12 Jahren in der Schweiz leben, an der ständigen Wohnbevölkerung

Für die Ermittlung des Armutsindex ARMIN präzisiert Art. 34 Abs. 2 FiLaV, welche Leistungen als Sozialhilfe im weiteren Sinn (siehe oben Bstb. a.) gelten. Dies sind:

- a. Wirtschaftliche Sozialhilfe gemäss den kantonalen Sozialhilfegesetzen
- b. Kantonal geregelte Bevorschussung von Alimenten
- c. Ergänzungsleistungen des Bundes, gewichtet mit dem Kantonalen Finanzierungsanteil gemäss Artikel 13 Absatz 1 des Bundesgesetzes über die Ergänzungsleistungen zur Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung
- d. Kantonale Alters- und Invaliditätsbeihilfen
- e. Kantonale Bedarfsleistungen im Zusammenhang mit Arbeitslosigkeit
- f. Kantonale Mutterschaftsbeihilfen sowie Unterhaltszuschüsse an Familien mit Kindern
- g. Kantonale Wohngelder beziehungsweise Wohnkostenzuschüsse

Die Ausgaben für die Ergänzungsleistungen für einkommensschwache Familien (FamEL) betragen im Jahr 2017 rund 6.5 Millionen Franken. Dies ist im Vergleich zu den anderen für den Armutsfaktor relevanten Leistungen ein kleiner Beitrag. Zum Vergleich: Die kantonalen Ausgaben für die Ergänzungsleistungen zur AHV und IV betragen z. B. für das Jahr 2017 rund 109 Millionen Franken und die Ausgaben für die Sozialhilfe für das Jahr 2019 voraussichtlich 113 Millionen Franken. Aufgrund dieser Unterschiede ist es nicht nachvollziehbar, dass eine Sozialleistung mit einem Gesamtvolumen von rund 6.5 Millionen Franken alleine für eine Verschlechterung der Finanzausgleichsbeträge in der Höhe von 3.5 Millionen ursächlich sein soll. Den getätigten Ausführungen folgend ist demnach davon auszugehen, dass noch andere Faktoren für die Reduktion des Armutsfaktors von 2016 auf 2017 mitverantwortlich sind. So sind beispielsweise auch die Ausgaben der Ergänzungsleistungen von 2016 auf 2017 um rund 3% zurückgegangen. Weiter zeigt auch ein Vergleich des Armutsfaktors mit den Vorjahren, dass der Kanton Solothurn im 2016 einen ausserordentlich hohen Wert ausgewiesen hat, welcher im 2017 wieder auf das Niveau der Vorjahre gesunken ist (2014: 6.7%, 2015: 7.3%, 2016: 8.2%; 2017: 7.1%) und somit geringere Ausgleichszahlungen auslöst. Zu erwähnen ist weiter, dass die statistischen Zahlen zu den Beziehenden von Sozialhilfe letztlich bei den 14 Sozialregionen erhoben werden. Obwohl die Datenqualität heute auf einem guten Niveau ist und auch vom BFS problemlos akzeptiert wird, lassen sich hier nach wie vor Unschärfen ausmachen, die mehr ins Gewicht fallen dürften, als eine Abweichung zwischen Stichtagszahlen und kumulierten Zahlen in der FamEL.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1: Bewertet der Regierungsrat den entstandenen finanziellen Schaden als beträchtlich oder als vernachlässigbar? Im Bundesfinanzausgleich wird gestützt auf die Erheblichkeitsgrenze ein Schwellenwert definiert (siehe Ziffer 3.2.11). Die Eidgenössische Finanzkontrolle EFK schätzt die Verschlechterung der Ausgleichszahlungen für den Kanton Solothurn auf 3.5 Millionen Franken. Eine nachträgliche Berichtigung ist aber nicht möglich, weil der Betrag klar unter dem Schwellenwert liegt und damit für die eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) vernachlässigbar ist. Der Rückgang beim Lastenausgleich von 3,5 Mio. Franken ist für den Kanton Solothurn erheblich, wenngleich nicht von einem Schaden in dieser Grössenordnung ausgegangen werden darf (siehe Vorbemerkungen).

3.2.2 Zu Frage 2: Warum ist der Kanton offensichtlich nicht in der Lage, glasklare bundesrechtliche Vorgaben in der Verwaltung so zu erfüllen, dass die Interessen des Kantons gewährt sind? Die für die Durchführung der FamEL verantwortlichen Stellen werden jährlich vom Bundesamt für Statistik via die zuständigen Fachstellen (für den Kanton Solothurn ist dies die Fachstelle Aargau) aufgefordert, die für die Ermittlung des Armutsfaktors ARMIN notwendigen Zahlen zu liefern. Mit dieser Aufforderung erhalten die Durchführungsstellen jeweils die aktualisierten Richtlinien für die Datensammlung (Version 10, 24. Mai 2018) sowie eine Excel Tabelle für die effektive Datenerfassung und -meldung. Der Bericht der EFK lässt den Schluss zu, dass der Armutsfaktor ARMIN einzig mit kumulierten Daten exakt ermittelt werden kann. Gemäss den Richtlinien für die Datensammlung steht es den Durchführungsstellen jedoch auch offen, lediglich stichtagsbezogene Daten zu liefern, was durch den Aufbau und die Kommentare auf der dazugehörenden Excel Tabelle zusätzlich unterstützt wird.

3.2.3 Zu Frage 3: Wer (Organisationseinheit und Personen) war bis und mit dem Erhebungsjahr 2016 verantwortlich für die Bereitstellung und Lieferung der betreffenden Daten, wer war dies für 2017, wer ist es für die Folgejahre? Für den Zeitraum der provisorischen Einführung der FamEL (1. Januar 2010 – 31. Dezember 2017) war die Ausgleichskasse des Kantons Solothurn (AKSO) für die Durchführung und die damit zusammenhängenden Datenlieferungen verantwortlich. Mit der definitiven Einführung der FamEL ab 1. Januar 2018 hat der Regierungsrat die Durchführung dem Amt für soziale Sicherheit (ASO) übertragen (RRB Nr. 2017/2157). Aufgrund des Entscheids, welcher betreffend die Datenmigration getroffen wurde (siehe Punkt 3.2.5) konnte das ASO die Daten für das Jahr 2017 nicht in kumulierter Form aus ihrem IT-System bereitstellen, weshalb ein Austausch zwischen dem ASO und der AKSO stattgefunden hat. Zum Zeitpunkt der Datenlieferung 2017 (im September/Oktober 2018) konnte die AKSO die kumulierten Daten nicht mehr aus ihrem IT-System generieren (siehe ebenfalls Ziffer 3.2.5). Ab dem Erhebungsjahr 2018 übernimmt vollumfänglich das ASO die Verantwortung für das Bereitstellen und Liefern der Daten.

3.2.4 Zu Frage 4: War den Zuständigen für die Datenlieferung jederzeit klar, auf welcher rechtlichen Basis und in welcher Form die betreffend Daten zu liefern waren? Wenn nein, warum nicht? Wie bereits unter Ziffer 3.2.2 erwähnt, werden den für die Datenlieferung zuständigen Stellen jährlich eine aktualisierte Version der Richtlinien für die Datensammlung (Version 10, 24. Mai 2018), sowie eine Excel Tabelle für die Datenerfassung zugesandt. In den Richtlinien sind die rechtlichen Grundlagen, sowie die Form der zu liefernden Daten ersichtlich.

3.2.5 Zu Frage 5: Falls ein Wechsel in der Zuständigkeit der Datenaufbereitung und Datenlieferung vorgenommen wurde: In welcher Form fand die Übergabe dieser Zuständigkeit statt? Wer definierte die Anforderungen an die Datenmigration und überwachte diese? Wurde diese Übergabe schriftlich dokumentiert? Welche Führungsverantwortlichen haben diese Übergabe begleitet und beaufsichtigt? Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 2015/596 eine Projektgruppe eingesetzt, welche eine Vorlage für die definitive Einführung der FamEL erarbeiten soll. Dabei sollten neben den Erkenntnissen und Empfehlungen aus dem seit 2010 laufenden Monitoring auch die Erfahrungen aus dem Vollzug einfließen. Die Projektgruppe setzte sich aus einer Steuergruppe und einer Projektgruppe zusammen. In der Steuergruppe waren die Spitzen aus dem Volkswirtschaftsdepartements (VWD), des Departements des Innern (DDI) und des Verbands der Solothurner Einwohnergemeinden (VSEG) vertreten. In der eigentlichen Projektgruppe waren Personen mit Praxisbezug und operativer Erfahrung vertreten, konkret waren Personen der Ausgleichskasse (AKSO) des Finanzdepartements (FD), der Einwohnergemeinden, der Sozialregionen und des Amts für soziale Sicherheit (ASO) in der Gruppe vertreten. Aufgrund der Erkenntnisse der Projektgruppe, wurde die Durchführung der FamEL nach deren definitiven Einführung dem ASO übertragen. Um die korrekte Übernahme dieser Aufgabe sicherzustellen, wurde für die Einführung und Datenmigration beim ASO ein internes Projekt lanciert. Im Projekt waren Mitarbeitende des ASO, des Amts für Informatik (AIO) und des Softwareanbieters des ASO (Diartis AG) vertreten. Die AKSO wurde punktuell als Gast zu den Projektsitzungen eingeladen. Für den Aufbau einer operativen IT-Lösung nach dem 1. Januar 2018 war eine intensivere Mitarbeit nicht nötig. Das Konzept für die Datenmigration wurde durch den Softwareanbieter des ASO (Diartis AG) erarbeitet. In diesem Zusammenhang hatte eine Delegation des Projektteams auch Kontakt mit dem Softwareanbieter der AKSO (IGS GmbH), um die Anforderungen der Datenmigration aus dem bisherigen System in die neue KLIB-Lösung zu definieren. Die AKSO hat auf Basis des Migrationskonzepts bei der IGS GmbH eine entsprechende Offerte verlangt. Das Aufbereiten der bei der AKSO bis 31. Dezember 2017 geführten Daten durch die IGS für eine Migration in die neue Datenbank beim ASO hätte rund 105'000 Franken gekostet. Aufgrund der von der IGS GmbH veranschlagten Kosten war das ASO mit der geplanten Datenmigration nicht einverstanden, da die genannten Kosten vollumfänglich durch das ASO hätten getragen werden müssen. In der Folge wurden weitere Möglichkeiten geprüft, durch welche die Migrationskosten gesenkt werden konnten. Es wurde letztlich entschieden, dass lediglich die Daten der aktiven Fälle übernommen werden

und auf die Übernahme der abgeschlossenen, historisierten Fälle verzichtet wird, da diese für das Fortführen der Dienstleistung gegenüber der Bevölkerung nicht benötigt wurden. Aus diesem Grund konnten aus der Datenbank des ASO auch keine kumulierten Daten für das Jahr 2017 ermittelt werden. Da es die bereits erwähnten Richtlinien für die Datensammlung den Durchführungsstellen offenlassen, ob kumulierte oder stichtagsbezogene Daten geliefert werden und mögliche Folgen einer reduzierten Datenlieferung vonseiten Bund nie erläutert wurden, schien es zum Zeitpunkt der Datenmigration auch nicht nötig, unter hoher Kostenfolge sicherzustellen, dass die Daten auch in kumulierter Form erhoben werden können. Unter diesem Aspekt hat auch die AKSO entschieden, das IT-Modul für die FamEL bei dem externen Betreiber abzuschalten, um weitere Kosten zu vermeiden. Durch den Entscheid, lediglich die Daten der laufenden Fälle zu übernehmen konnten die Migrationskosten von ursprünglich rund 105'000 Franken auf rund 19'000 Franken reduziert werden. Die Datenübermittlung zwischen der AKSO und dem ASO fand gestaffelt statt und die jeweiligen Datenlieferungen wurden mittels Listen überwacht und dokumentiert.

3.2.6 Zu Frage 6: Bestehen generelle, verwaltungsweite Richtlinien bezüglich Datenmigration, Datensicherung und Rückverfolgbarkeit? Wenn ja, wer ist dafür zuständig? Wenn nein, warum nicht? Gemäss den Abklärungen mit dem Amt für Informatik und Organisation (AIO) wendet die kantonale Verwaltung bei Projekten grundsätzlich HERMES als Projektmanagement-Methode an (RRB 2011/2625). Datenmigrationskonzepte haben beim Kanton Solothurn einen sehr hohen Stellenwert, weshalb diese z. T. auch durch die Finanzkontrolle oder externe Stellen überprüft werden.

3.2.7 Zu Frage 7: Auf welcher Basis war die betreffende Software programmiert, die bis 2017 zur Anwendung kam, auf welcher Basis die seit 2018 eingesetzte Software? Die bis am 31. Dezember 2017 eingesetzte Software lief auf einem IBM Grossrechner mit dem Betriebssystem zOS. Seit 2018 kommt die Software KLIBnet der Diartis AG zur Anwendung. Bei dieser handelt es sich um eine etablierte Standardsoftwarelösung, welche schweizweit vor allem bei Organisationseinheiten der Sozialhilfe und des Kindes- und Erwachsenenschutzes zur Anwendung kommt. So auch im Kanton Solothurn und in den 14 Sozialregionen. Bei der Datenbanksoftware von KLIBnet handelt es sich um Microsoft SQL Server, bei der Software Plattform um Microsoft.NET. Die Anwendung KLIBnet wurde von Diartis auf die Bedürfnisse der Verwaltung der FamEL angepasst.

3.2.8 Zu Frage 8: Welche Einsparungen wurden erzielt, in dem man auf den Unterhalt der betreffenden älteren Software verzichtete? Die Durchführung der provisorisch eingeführten FamEL wurde per 1. Januar 2010 der AKSO übertragen. Die AKSO hat das Modul für die FamEL bei ihrem Softwareanbieter (IGS GmbH) im damals in allen Bereichen eingesetzten Betriebssystem zOS programmieren lassen. Beim zOS Betriebssystem handelt es sich um eine bereits seit den neunziger Jahren eingesetzte Software, welche von der IGS im Zeitraum von 2011 bis 2019 definitiv abgelöst wurde. Da die FamEL für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis 31. Dezember 2014 erst provisorisch eingeführt wurde, war die Integration in die damals verwendete Software zweckmässig. Mit der Verlängerung der provisorischen Einführung der FamEL um drei weitere Jahre, also bis am 31. Dezember 2017 wurde eine Projektgruppe ins Leben gerufen, welche unter anderem auch zu klären hatte, wie die Durchführung der FamEL bei einer definitiven Einführung geregelt sein soll. Wir verweisen hierzu auf unsere Ausführungen unter Ziffer 3.2.5. Nachdem das ASO für die Durchführung der FamEL nach deren definitiver Einführung (ab 1. Januar 2018) bestimmt wurde, hat die AKSO darauf verzichtet, für die verbleibenden drei Jahre der provisorischen Durchführung das FamEL Modul durch eine moderne Software-Suite zu ersetzen. Entsprechende Offerten für einen Ersatz lagen zum Zeitpunkt der Abklärungen vor. Die Überführung des FamEL Moduls in eine neue Software durch die IGS GmbH hätte einmalige Kosten von rund 565'000 Franken, sowie jährlich wiederkehrende Kosten von rund 53'000 Franken verursacht, welche vollumfänglich durch den Kanton hätten finanziert werden müssen.

3.2.9 Zu Frage 9: Auf welchen Termin hatten die zuständigen kantonalen Stellen die betreffenden Daten für das Jahr 2017 zu liefern? An welchem Datum erfolgte die erste Mahnung des BFS gemäss Art. 41 Abs. 2 FiLaV? Die Daten zur FamEL müssen wie auch die übrigen Daten zur Sozialhilfestatistik jeweils bis zum 31. Oktober des Kalenderjahres dem BFS mitgeteilt werden. Die Daten zur FamEL 2017 wurden soweit verfügbar allesamt erstmalig am 5. Juli 2018 dem statistischen Dienst des Kantons Aargau geliefert, welcher dann fristgerecht und nach entsprechender Aufbereitung die Weitergabe an das BFS am 26. Oktober 2018 gewährleistete. Am 8. November 2018 wurde gemäss dem vorgegebenen Prozess nach Art. 41 Abs. 2 FiLaV vom BFS nachgefragt, ob die kumulierten Daten bis 30. November 2018 nachgeliefert werden können. Die Antwort dazu hat das BFS im Dezember 2018 nach erfolgter Abklärung ohne Verzögerung erhalten. Dies nachdem ein aktiver Austausch zwischen den kantonalen Stellen und der Fachexpertin des BFS über die Datenlage geführt worden war und man beidseitig zum Schluss gelangte, dass nur auf die Stichtagsdaten im Bereich der FamEL abgestellt werden kann.

3.2.10 Zu Frage 10: *Erfolgte eine Stellungnahme des Kantons gemäss Art. 42 Abs. 3 FiLaV? Wann erfolgte diese?* Der Kanton wurde vom BfS nicht zu einer Stellungnahme im Sinne von Art. 42 Abs. 3 FiLaV eingeladen und hat auch keine abgegeben.

3.2.11 Zu Frage 11: *Besteht gegen den jetzt erfolgten Entscheid des Bundes ein Rechtsmittel? Wurde dieses ergriffen?* Eine nachträgliche Berichtigung von Ausgleichszahlungen aufgrund einer fehlerhaften Datenmeldung beim Ressourcen- oder beim Lastenausgleich erfolgt, wenn die sogenannte Erheblichkeitsgrenze (0.17% des Pro-Kopf-Ressourcenpotenzials gemäss Art. 42a FiLaV) überschritten wird. 2020 beträgt diese 58.19 Franken. Wird diese mit der Bevölkerungszahl des Kantons Solothurn (267'432 Personen) multipliziert, ergibt sich ein Schwellenwert von 15.56 Millionen Franken. Gemäss Schätzung der EFK beläuft sich die Verschlechterung der Ausgleichszahlungen für den Kanton Solothurn auf 3.5 Millionen Franken, was klar unter dem Schwellenwert liegt. Eine nachträgliche Berichtigung ist daher nicht möglich.

3.2.12 Zu Frage 12: *Welche Massnahmen hat die Regierung eingeleitet, um die Verantwortlichkeitsansprüche gegenüber den Verantwortlichen geltend zu machen?* Gemäss § 13 des Gesetzes über die Haftung des Staates, der Gemeinden, der öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten und die Verantwortlichkeit der Behörden, Beamten und öffentlichen Angestellten und Arbeiter (Verantwortlichkeitsgesetz) sind Beamte für den Schaden verantwortlich, den sie dem Staat durch vorsätzliche oder grobfahrlässige Verletzung der Dienstpflicht zufügen. Aufgrund der aktuell getroffenen Abklärungen im Zusammenhang mit der Lieferung der FamEL Daten kann weder eine vorsätzliche noch grobfahrlässige Verletzung der Dienstpflicht bei den am Prozess beteiligten Personen ausgemacht werden, weshalb keine Massnahmen zur Geltendmachung der Verantwortlichkeitsansprüche getroffen werden.

Rémy Wyssmann (SVP). Am meisten überrascht hat mich bei dieser Interpellationsantwort die Offenheit und Transparenz, wie der Regierungsrat darstellt, was bei der Geltendmachung des Bundesfinanzausgleichs durch den Kanton Solothurn im Auftrag und im Interesse unserer Steuerzahler alles schiefgelaufen ist. Ich fasse die wichtigsten sechs Punkte kurz zusammen. Erster Punkt: Per 1. Januar 2018 ist der Wechsel von der Datenlieferung und von der Datenbereitstellung von der Ausgleichskasse Kanton Solothurn (AKSO) hin zum Amt für soziale Sicherheit (ASO) erfolgt. Für die Datenmigration wurde eine Offerte bei der Informatikgesellschaft für Sozialversicherungen (IGS GmbH) eingeholt. Die Kosten für sämtliche bisherigen und laufenden Fälle wurden bei dieser Offerte mit 105'000 Franken beziffert. Aus Kostengründen hat man auf die Migration der alten Daten verzichtet. Damit wurden 85'000 Franken gespart und gleichzeitig ein Schaden von 3,5 Millionen Franken produziert. Das Verhältnis 85'000 Franken zu 3,5 Millionen Franken beträgt 1:41. Das ist das Verhältnis von Einsatz und Verlust. Im Black Jack würde man sagen, dass jemand «breaking hands» gehabt hat. Hier geht es aber nicht um einen Glücksspiel-Einsatz, sondern es geht um Steuergelder. Casinos darf es im Kanton Solothurn zurzeit ohnehin nicht geben. Es geht auch nicht um Zufälligkeiten wie beim Glücksspiel, sondern um ein bewusstes staatliches Handeln oder eben hier um eine Unterlassung. Der Schaden wäre vermeidbar gewesen. Er ist nicht schicksalhaft entstanden. Es war nicht ein «vis maior», wie die Römer es genannt haben oder ein «Act of God», wie es die Engländer bezeichnen. Nein, es war menschliches Handeln. Menschliches Handeln bedeutet auch, Verantwortung zu übernehmen. Die Verwaltung hat bewusst entschieden, die alten Daten nicht zu migrieren, um Kosten zu sparen. Der Schaden war auch voraussehbar. Jetzt schreibt der Regierungsrat am Schluss einfach lapidar - ich fasse es kurz in meinen Worten zusammen: Es gibt keine Haftung, weil es keine Haftung gibt. Oder ich sage es so, wie es der Regierungsrat geschrieben hat: «Aufgrund der aktuell getroffenen Abklärungen im Zusammenhang mit der Lieferung der Familien-EL-Daten kann weder eine vorsätzliche noch eine grobfahrlässige Dienstpflichtverletzung bei den am Prozess beteiligten Personen ausgemacht werden, weshalb keine Massnahmen zur Geltendmachung der Verantwortlichkeitsansprüche getroffen werden.» Es wird einfach gesagt, dass es keine Haftung gibt, weil es keine Haftung gibt. Das ist keine substantiierte Begründung. Es wird einfach bestritten, floskelhaft und stereotyp, wie man es überall schreiben könnte, ohne dass es als unstimmig auffallen würde und auch ohne auf den konkreten Fall Bezug zu nehmen. Viele Steuerzahler und auch Normalbürger kommen sich dabei verschaukelt vor. Für mich stellen sich folgende zwei zentrale Fragen. Erste Frage: Unter welchen Voraussetzungen würde der Regierungsrat eine Haftung bei den vorliegenden Fallparametern überhaupt bejahen? Oder anders formuliert: Was müsste sonst noch geschehen, damit eine Verantwortlichkeit der Staatsorgane überhaupt bejaht werden kann? Zweite Frage: Hat es im Verantwortungsbereich und während der Amtsdauer des Regierungsrats in der jetzigen Zusammensetzung überhaupt Fälle gegeben, in denen eine Haftung von Exekutivmitgliedern oder Chefbeamten je einmal bejaht wurde? Falls ja, welche Fehler haben dort zur Bejahung der Verantwortlichkeit geführt? Ich bin gespannt auf die Antworten. Solange diese Fragen nicht beantwortet sind, bin ich mit der Inter-

pellationsantwort nicht zufrieden. Ich hoffe schwer, dass ich es noch einmal erleben werde - nicht so, wie das Peter Brotschi erwähnt hat, nämlich mit dem Rollator - dass der Solothurner Regierungsrat einmal Verantwortung übernehmen kann für Fehler, die in seinem Macht- und Herrschaftsbereich entstanden sind.

Christian Thalmann (FDP). Ich bin im Gegensatz zum Vorredner nicht Jurist. Ich bin ein normaler Buchhalter. Man sagt, dass der Buchhalter immer mit einem Bein im Zuchthaus steht. Ich möchte auch nicht über Haftungsfragen philosophieren. Uns wurmt etwas Anderes. Es gibt ein Sprichwort das lautet: «Wo ein Wille ist, ist ein Weg». Anscheinend hat beim betreffenden Amt, also bei der Ausgleichskasse Kanton Solothurn, der Wille gefehlt. Der Weg war vielleicht ebenfalls gesperrt. Vielleicht war es das Computerprogramm oder was auch immer, man konnte die Daten nicht mehr migrieren. Was tut man dann? Glücklicherweise haben wir nicht 20'000 Dossiers von Personen, die Familien-Ergänzungsleistungen beziehen. Es sind um einiges weniger. Man hätte eine pragmatische Lösung treffen können. Die Daten hätte man ohnehin via Excel nach Bern beziehungsweise nach Neuenburg senden müssen. Man hätte während zwei Wochen in den Keller hinuntersteigen müssen, um die Daten zu erfassen und aufzunehmen. Fairerweise muss man sagen, dass es sich beim implizierten Schaden, über den hier gesprochen wird, um eine Vermutung handelt. Das ist kein Faktum. Die eidgenössische Finanzkontrolle hat das irgendwie berechnet. Aber es ist nicht bewiesen, dass der Schaden effektiv so entstanden ist. Das weiss ich als Nichtjurist auch. Aber vielen Dank für diese Fragen. Leider ist es unbefriedigend, was die AKSO geliefert hat. Vielleicht hat man aus diesen Fehlern gelernt. Es wird nun in einer anderen Amtsstelle abgehandelt. Wir hoffen, dass das in Zukunft hinsichtlich der Daten besser funktionieren wird.

Franziska Rohner (SP). Irgendwie habe ich das Gefühl, als ich Rémy Wyssmann zugehört habe, dass ich bei einer ganz anderen Interpellation, bei einem ganz anderen Geschäft bin. Um was geht es eigentlich? Die eidgenössische Finanzkontrolle hat überprüft, wie der Finanzausgleich innerhalb der Kantone gemacht wurde. Wurde das nachvollziehbar richtig gemacht? Man hat gesehen, dass Solothurn weniger erhalten hat. Daraufhin hat man das überprüft. An einer Stelle war eine Zahl verändert, das war bei den Familien-Ergänzungsleistungen der Fall. Daraufhin hat die Finanzkontrolle geschätzt, dass Solothurn deshalb wahrscheinlich weniger erhalten hat. Wir geben über 200 Millionen Franken in der Sozialhilfe aus. Davon gehen 6 Millionen Franken bis 7 Millionen Franken in die Familien-Ergänzungsleistungen. Die ausgewiesenen Daten der Familien-Ergänzungsleistungen hat man am Stichtag 31. Dezember übermittelt. Das darf man so machen. Es gibt zwei Möglichkeiten in Bezug auf die Datenübermittlung, und zwar kann man die kumulierten Daten oder die Daten an einem Stichtag übermitteln. Das Programm war bei der AKSO abgeschaltet, weil es neu beim ASO angesiedelt war. Aber das war so in Ordnung, das konnte man so machen und es war in den Excel-Dokumenten auch so erfasst. Wahrscheinlich wären es etwa 2000 Fälle mehr gewesen, wenn man die kumulierten Daten verwendet hätte. Das trifft zu. Man hat aber auch in diesem Jahr gesehen, sprich im Basisjahr, als der Ausgleich stattgefunden hat, dass die AKSO viel mehr Anträge für Ergänzungsleistungen bearbeitet hat. Daher hat sie auch viel mehr ausgeschüttet. Es bestand dort ein ganz anderes Verhältnis der Finanzen. Darüber sprechen wir hier. Ich weiss nicht, wer von Ihnen das Dokument gesehen hat, bei dem man nachschauen kann, wie der Armutsfaktor ausgerechnet wird. Es steht im Zusammenhang mit dem ganzen Finanzausgleich und es wurde ein kleiner Punkt herausgenommen.

Rémy Wyssmann führt sich wie ein Ankläger auf und sagt, dass man hier etwas falsch gemacht hat. Man hat gar nichts falsch gemacht. So glasklar, wie die Vorgaben sind und auf das er sich mit seinen Gesetzen bezieht, so ist dennoch nicht alles anwendbar. Solothurn hat versucht zu intervenieren. Das war jedoch nicht möglich, denn aus Sicht der Eidgenossenschaft war man der Meinung, dass man wegen einem Betrag von 3,5 Millionen Franken keinen Einspruch erheben könne. Man werde auch nicht erklären, was passiert ist, denn der Betrag von 3,5 Millionen Franken sei viel zu tief. Es müsste sich um mindestens 15 Millionen Franken handeln, damit Solothurn überhaupt eine Antwort bekommt. Als Fraktion SP/Junge SP sagen wir ganz klar, dass die Haltung, die Rémy Wyssmann einnimmt, nämlich das Suchen nach Schuldigen, dazu führt, dass man in der Verwaltung plötzlich Angst hat, überhaupt etwas zu machen. Man lässt lieber alle Kosten weiterlaufen, anstatt dass man sich für ein Abstellen des Programms entscheidet. Man lässt die Kosten von 125'000 Franken, die für ein Weiterlaufen des Programms für ein Jahr berechnet würden, einfach stehen. So könnte man, falls jemand noch eine Frage hat, vollumfänglich darauf zurückgreifen. Es ist einfach gesagt: «Sie haben einen Fehler gemacht.» Die Fraktion SP/Junge SP erachtet es immer wieder als eine schwierige Haltung, wenn man unter dem Vorwand der Verschwendung von Steuergeldern solche Dinge behauptet und in einen Zusammenhang stellt. Man legt sich damit ein eigenes Weltbild zurecht, das gar nicht so ist. Warum kann ich Ihnen das alles sagen? Es ist ein typisches Beispiel, das die Geschäftsprüfungskommission aufgenommen hat und wir aktiv wur-

den. Vor dieser Interpellation haben wir bereits Herrn Schmid von der AKSO und Regierungsrätin Brigit Wyss eingeladen. Aufgrund von Corona haben wir diese Ausführungen erst im Mai vernommen. Wir konnten besprechen, wie es läuft. Für uns war nachvollziehbar, was wir gehört haben. Sie alle hätten es nachlesen können. Ich gehe davon aus, dass alle Mitglieder der Geschäftsprüfungskommission es in ihren Fraktionen erklärt haben - inklusive in der SVP-Fraktion. Sie war auch vertreten. Am 27. Mai 2020 wurden die ganzen Ausführungen gemacht. Lesen Sie es doch einmal nach und Sie werden sehen, ob hier tatsächlich alles so falsch gelaufen sein soll, wie es Rémy Wyssmann behauptet. Die öffentliche Aufsicht wurde gewahrt, daher ist es auch im öffentlichen Protokoll enthalten. Ich habe bis jetzt nicht verstanden, weshalb Rémy Wyssmann diese Interpellation nicht zurückgezogen hat, weil alles klar ist. Aber es ist natürlich klar, dass man es hochhalten muss, wenn man sich weiter gegen die Verwaltung aufspielen will. Wir möchten als Parlament hinschauen, wo man das tun muss. Wir möchten die Zukunft sichern, wenn Prozesse nicht sauber abgelaufen sind. Da muss man hinschauen. Aber wir sind nicht auf der Suche nach einer Person, die einen Fehler gemacht hat, um diesen an das Licht zu zerren. Wir sind bestrebt, dass die Verwaltung einen guten Job machen kann und die Prozesse richtig laufen. Daher arbeiten wir in den Kommissionen mit. Wir wünschen uns - und wir haben uns deswegen mit unseren nationalen Parlamentariern in Verbindung gesetzt - dass man bei der Eidgenossenschaft den Armutsfaktor so ausrichtet, dass man ihn erklären kann. Man muss nachvollziehbar überprüfen können, welche Auswirkungen das hat, damit man auch versteht, was tatsächlich geschehen ist. So sind wir unterwegs, kantonal, aber auch national.

Josef Maushart (CVP). Die eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) hat am 13. Januar 2020 ihren Bericht zum Nationalen Finanzausgleich vorgelegt. In diesem Bericht hält die EFK fest, dass der Kanton Solothurn nicht in der Lage war, für das Jahr 2017 kumulierte Daten aus dem System der Ergänzungsleistungen zu liefern. Sie vertritt darin die Auffassung, dass das ursächlich für einen Leistungsrückgang von 3,5 Millionen Franken sei. Den Nachweis, dass dieser Zusammenhang so richtig und vollständig ist, ist sie trotz mehrfacher Aufforderung zur Stellungnahme durch den Kanton Solothurn bis heute schuldig geblieben. Die Tatsache, dass der Kanton Solothurn im Jahr 2016 mit 8,2% einen ausserordentlich hohen Armutsfaktor hatte und die 7,1% für 2017 eher wieder einer Rückkehr auf das Normalniveau entsprechen, ist zumindest ein Hinweis dafür, dass die wohlgemerkt zulässige Übermittlung von Stichtagsdaten nicht der alleinige Grund für den Rückgang sein kann. Dies umso mehr, als der Gesamtumfang von 6,5 Millionen Franken bei den Familienergänzungsleistungen eine Verschlechterung um 3,5 Millionen Franken erklären soll, wo doch die Ausgaben für Ergänzungsleistungen im Bereich AHV/IV 109 Millionen Franken und diejenigen im Bereich Sozialhilfe 113 Millionen Franken ausmachen. Auf Ende 2017/Anfang 2018 wurden die Familienergänzungsleistungen in die definitive Fassung überführt und dafür dem Amt für soziale Sicherheit (ASO) übertragen, während bis dahin die AKSO zuständig war. In diesem Zusammenhang waren die Verlaufsdaten zu migrieren. Die Offerte dafür, wir haben es gehört, lag bei 105'000 Franken, während die zulässige Übermittlung von Stichtagsdaten für einen Betrag von 19'000 Franken möglich war. Wohlgermerkt hat es sich um eine zulässige Übermittlung von Stichtagsdaten gehandelt. Die Fragen zur Projektorganisation wurden aus unserer Sicht souverän beantwortet, ebenso die Fragen zu einer allfälligen Schuld einzelner Akteure. Wir können hier kein Fehlverhalten seitens der verantwortlichen Personen erkennen. Im Gegenteil, wahrscheinlich hätten wir uns auch für die einfache Form der Datenmigration und damit für die Einsparung von 86'000 Franken an Steuergeldern entschieden. Die Fragen wurden aus unserer Sicht zur vollsten Zufriedenheit beantwortet. Es wurde bereits gesagt, dass es so nicht statthaft ist und mit Sicherheit nicht richtig sein kann, wenn man es in einen direkten Kontext zu diesen 3,5 Millionen Franken stellt. Die Zahlen über die verschiedenen Anteile des Finanzausgleichs haben das ausführlich dargestellt.

Heinz Flück (Grüne). Vom Schiff aus ist es ärgerlich, dass in der heutigen Zeit statistische Daten mit einer Systemumstellung einfach verschwinden können. Wir haben jedoch dazu Erklärungen erhalten. Aus unserer Sicht genügt das. Mit Erstaunen haben wir zur Kenntnis genommen, dass aus der Sicht des Bundes eine Abweichung erst ab 15 Millionen Franken erheblich sein soll. Aber wir können das nicht ändern. Wir nehmen aber auch zur Kenntnis, dass die Bezifferung des effektiven Schadens letztlich gar nicht möglich ist. Das haben Christian Thalmann, Franziska Rohner und Josef Maushart bereits erwähnt. Daran lässt sich nichts ändern. Die Zahl wurde in Frage gestellt und bleibt so im Raum stehen. Was tatsächlich geschehen ist, entzieht sich unserer Kenntnis. Wir hoffen jedoch sehr, dass alle zuständigen Stellen ihre Lehren aus diesem Vorfall gezogen haben. Nach dem Votum von Franziska Rohner vertraue ich darauf.

Brigit Wyss (Vorsteherin des Volkswirtschaftsdepartements). Ich danke ganz herzlich für die fundierte Diskussion. Die Situation ist unbefriedigend, auch für den Regierungsrat. Das Ganze ist mehr als nur unbefriedigend. Die Fakten wurden sehr gut dargelegt. Wir wurden überrascht, denn die Medienmitteilung der eidgenössischen Finanzkontrolle, was die Einbusse beim Finanzausgleich für den Kanton schätzungsweise bedeuten wird, ist über Nacht eingetroffen. Wir konnten das Ganze nie verifizieren und das ist ebenfalls ausserordentlich unbefriedigend. Wenn man sich jedoch den Bericht der eidgenössischen Finanzkontrolle ansieht, so ist es wichtig auch zu sehen, dass wir die Zahlen weder beim eidgenössischen Finanzdepartement noch bei der Finanzkontrolle verifizieren konnten. Niemand hat uns bei der Auseinandersetzung mit dem Geschehenen geholfen. Zu Recht wurde erwähnt, dass wir die Daten so geliefert haben, wie sie geliefert werden durften. Im Bericht der eidgenössischen Finanzkommission steht geschrieben, dass das Bundesamt für Statistik (BFS) - wir liefern die Daten dahin - inskünftig sicherstellen soll, dass die Kantone die korrekten Daten liefern. Es ist Sache des Bundesamts für Statistik, uns zu sagen, dass es so nicht geht und wir allenfalls andere Daten liefern müssen. Wir hatten mit dem Bundesamt für Statistik (BFS) Kontakt und wir haben uns geeinigt, dass die Daten so geliefert werden können. Das beruht auf einer Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle. Sie hat ebenfalls gesagt, dass es zwischen dem BFS - da wäre die zweite Möglichkeit für den Kanton gewesen, zu intervenieren oder überhaupt etwas zu merken - und der sogenannten Fachgruppe der Qualitätssicherung ein Entscheidungsverfahren gibt. Sie müssen sich bei Unklarheiten in Bezug auf kantonale Daten absprechen. Wir sind bei weitem nicht der einzige Kanton, bei dem es Auseinandersetzungen zwischen diesem Gremium und dem Bundesamt für Statistik gibt. Dort muss man hinschauen und ein Entscheidungsverfahren wählen, vor allem - und das ist bei anderen Kantonen auch der Fall - im Zusammenhang mit dem bereits erwähnten Armutsindikator (ARMIN). Last but not least hat die eidgenössische Finanzkontrolle ganz grundsätzlich erwähnt, dass es definitiv eine Vereinfachung dieses Indikators braucht. Besten Dank für das Vertrauen und vor allem auch für die gute Debatte.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Ich gehe davon aus, dass die Befriedigung des Interpellanten nicht gestiegen ist und er die Beantwortung immer noch als unbefriedigend erachtet. Ich sehe, dass dem nicht widersprochen wird.

I 0021/2020

Interpellation Markus Ammann (SP, Olten): Werden die richtigen Prioritäten bei der Beseitigung von Verkehrsengpässen im Kanton Solothurn gesetzt?

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 29. Januar 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 26. Mai 2020:

1. *Interpellationstext.* Verkehrsengpässe und Stau führen zu Lebenszeitverlust und verteuern Arbeit und Produkte. Strukturelle Minderungsmaßnahmen (z.B. geeignete Raum- und Verkehrsplanung oder Bau-massnahmen), aber auch persönliche Entscheidungen und Verantwortung können einen Betrag an die Reduktion dieser «Verluste» leisten. Die Auslegung jeder Infrastruktur auf die maximal notwendige Kapazität ist aber volkswirtschaftlich fragwürdig.

In diesem Zusammenhang bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf welchen Strassenabschnitten im Kanton Solothurn (oder angrenzenden, durch den Kanton Solothurn verursachten) treten regelmässig relevante Verzögerungen durch Verkehrsstau (Stau oder stockender Verkehr) auf (inkl. DTV z.B. Mo-Fr/Sa-So)?
2. Wie häufig tritt der jeweilige Verkehrsstau auf, wie lange dauert dieser zeitlich und wie lange dauert die durchschnittliche Verlustzeit für den einzelnen Verkehrsteilnehmer?
3. Welche Gründe sind für den jeweiligen Verkehrsstau verantwortlich?
4. Welche Verlustzeiten hält der Kanton für zumutbar? Wie stehen diese im Verhältnis zu anderen Stauregionen in der Schweiz (z.B. A1, Basel, Lausanne/Genf, Zürich)?
5. Wie wird die künftige Verkehrszunahme eingeschätzt? Wo ist die grösste Zunahme zu erwarten, und wo liegen daher die dringendsten Prioritäten für Verkehrsentslastungen?
6. Welche grösseren Strassenverkehrsprojekte sind - zur Reduktion dieser Verlustzeiten - bereits geplant und welche werden in den nächsten Jahren noch dazukommen? Mit welchem konkreten Ziel

hinsichtlich Verkehrsstau und mit welchem Aufwand? Wie sieht das jeweilige Kosten-Nutzen-Verhältnis aus?

7. Berücksichtigt die heutige kantonale Raumplanung die verkehrstechnischen Herausforderungen (Mobilität durch Zersiedelung) bereits genügend? Und: Wie berücksichtigt die Raumplanung die Anforderungen an eine möglichst geringe und effiziente zukünftige Mobilität?
8. Der Erfolg multimodaler Verkehrsmodelle hängt stark von der Verfügbarkeit geeigneter Standorte für andere Verkehrsträger ab (z.B. Park-and-Ride, Velo-Parkplätze, Ladestationen etc.). Haben wir dafür genügend Raum bzw. sind die notwendigen raumplanerischen Voraussetzungen an den richtigen Orten dafür gegeben? Werden solche und ähnliche Massnahmen (ausserhalb von Strassenraumvergrösserungen) bei der Planung von Strassenentlastungsprojekten berücksichtigt?
9. Wie beurteilt der Regierungsrat die Angebotstheorie: Je mehr (und grössere) Strassen gebaut werden, desto mehr Verkehr wird erzeugt?

2. *Begründung.* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Vorbemerkungen.* Die gestellten Fragen geben uns die Möglichkeit, differenziert auf - die eingangs als Vorwurf an uns erkennbare - Hypothese, wonach die Dimensionierung der (Strassen-)Infrastruktur auf die maximal notwendige Kapazität nicht sinnvoll sei, zu antworten. Die Gestaltung der kantonalen Verkehrsinfrastruktur ist in erster Linie ein Resultat einer Interessenabwägung. Im Rahmen dieses vielschichtigen Prozesses, welcher im rechtlichen Rahmen des Bundes sowie des Kantons stattfindet, wird die Befriedigung der Verkehrsnachfrage mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen abgestimmt. Dabei beschränken wir den Ressourcenbegriff nicht bloss auf den monetären Aspekt, sondern auch auf Umweltgüter. In diesen anspruchsvollen Prozessen lassen wir uns einerseits von verkehrsökonomischen und verkehrstechnischen Fakten und der im Richtplan verankerten 3V-Strategie («Verkehr verlagern», «Verkehr vermeiden», «Verkehr verträglich gestalten») leiten. Andererseits verfolgen wir das Verfassungsziel, «den Kanton in seiner kulturellen und regionalen Vielfalt zu erhalten und (...) zu festigen». Schliesslich gilt es sowohl für die übergeordneten sowie auch für die projektbezogenen Planungen politische Mehrheiten zu finden.

3.2 *Zu den Fragen*

3.2.1 *Zu Frage 1: Auf welchen Strassenabschnitten im Kanton Solothurn (oder angrenzenden, durch den Kanton Solothurn verursachten) treten regelmässig relevante Verzögerungen durch Verkehrsstau (Stau oder stockender Verkehr) auf (inkl. DTV z.B. Mo-Fr/Sa-So)?* Im Kanton Solothurn treten Verkehrsstaus in unterschiedlichem Ausmass hauptsächlich auf den regionalen Verbindungs- und Zubringerachsen, auf städtischen Einfallachsen sowie auf den Zufahrten zu regionalen Verkehrsknoten auf. Ebenso kommt es auf der Nationalstrasse A1 sowie in den Schnittstellen zwischen der Nationalstrasse A1 resp. A5 und dem Kantonsstrassennetz zu regelmässigen Verkehrsbehinderungen. Zeitlich konzentrieren sich diese Staus und die damit verbundenen Verzögerungen auf die Hauptverkehrszeiten. Auf der Nationalstrasse A1 herrschen auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten regelmässig prekäre Verkehrsverhältnisse. Verkehrsbehinderungen sind insbesondere auf folgenden Strassenabschnitten festzustellen (Aufzählung nicht abschliessend):

Raum Grenchen

- Autobahnanschluss A5 - Grenchen
- Archstrasse, Breitling-Kreisel
- Flughafenstrasse

Raum Solothurn / Wasseramt

- Autobahnanschluss A5 - Solothurn West
- Solothurn: Entlastung West (SEW), Jumbo Kreisel
- Solothurn / Bellach: Bielstrasse
- Solothurn / Langendorf: Weissensteinstrasse
- Solothurn / Zuchwil: Luzernstrasse
- Solothurn: Rötibrücke, Kreisel Baseltor, Bahnhofplatz
- Zuchwil: Nord-Süd-Strasse, Hauptstrasse
- Derendingen: Luzernstrasse, Hauptstrasse, Kreuzplatz
- Biberist: Solothurnstrasse, Bernstrasse, Kreisel St. Urs

Raum Oensingen / Thal

- Autobahnanschluss A1 - Oensingen
- Oensingen: Autobahnzubringer, Äussere Klus
- Klus-Balsthal: Solothurnstrasse

Raum Egerkingen / Gäu

- Autobahnanschluss A2 - Egerkingen

- Hägendorf / Rickenbach: Oltnerstrasse
- Raum Olten / Niederamt
- Olten: Aarburgerstrasse, Gösgerstrasse, Aarauerstrasse
 - Entlastung Region Olten (ERO), Knoten Rötzmatt, Sälikreisel
 - Schönenwerd: Oltnerstrasse

Raum Dornach

- Autobahnanschluss A18 - Reinach Süd
- Dornachbrugg.

Nachfolgend sind für ausgewählte Strassenabschnitte der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) sowie der Wochenendverkehr (Sa - So) aufgeführt. Wie aus den Kennzahlen zu entnehmen ist, wird am Wochenende das kantonale Strassennetz deutlich weniger beansprucht. Die Daten stammen aus automatischen Verkehrszählstellen (AVZ) oder aus Verkehrszählungen (VZ).

Grenchen, Archstrasse (A5 - Anschluss Grenchen - Breitling-Kreisel): AVZ 2019

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo - Fr): 23'832 Fz / Tag (100%)
- Wochenendverkehr (Sa - So): 13'252 Fz / Tag (55.6%)

Solothurn, Solothurn Entlastung West (Lackenhof - Kreisel Bielstrasse): AVZ 2019

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo - Fr): 31'054 Fz / Tag (100%)
- Wochenendverkehr (Sa - So): 16'097 Fz / Tag (51.8%)

Oensingen, Äussere Klus (Solothurnerstrasse): AVZ 2018

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo - Fr): 21'920 Fz / Tag (100%)
- Wochenendverkehr (Sa - So): 14'329 Fz / Tag (65.3%)

A1, Autobahn (Gunzgen): AVZ 2017

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo - Fr): 97'769 Fz / Tag (100%)
- Wochenendverkehr (Sa - So): 83'507 Fz / Tag (85.4%)

Aarburg / Olten, Aarburgerstrasse (Süd-Arm Sälikreisel): VZ 2015

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo - Fr): 25'903 Fz / Tag (100%)
- Wochenendverkehr (Sa - So): 18'092 Fz / Tag (69.8%)

3.2.2 Zu Frage 2: Wie häufig tritt der jeweilige Verkehrsstau auf, wie lange dauert dieser zeitlich und wie lange dauert die durchschnittliche Verlustzeit für den einzelnen Verkehrsteilnehmer? Ein Verkehrsstau kann zeitlich nicht exakt eingegrenzt werden. Die Übergänge zwischen stockendem Kolonnenverkehr zu zähfließendem oder stehendem Verkehr sind unscharf. An Arbeitstagen treten jedoch täglich an den neuralgischen Punkten Rückstaubildungen auf. Während der Morgenspitze bilden sich Verkehrsstaus vor allem zwischen 6:45 Uhr und 8:15 Uhr, in der Abendspitze zwischen 16:30 Uhr und 18:00 Uhr. Die Dauer der Verkehrsspitzen ist hingegen im Kanton Solothurn kürzer als in grösseren Agglomerationsräumen wie Zürich, Bern oder Basel. Für die Analyse des Verkehrsgeschehens werden umfangreiche anonymisierte Datensammlungen aus Navigationsinstrumenten verwendet. Basierend auf der Auswertung entsprechender Daten werden nachfolgend für ausgewählte Streckenabschnitte die entsprechenden Verlustzeiten aufgezeigt:

Grenchen: Autobahnanschluss bis Breitling-Kreisel: In den Morgenspitzenstunden treten in Fahrtrichtung Solothurn - Grenchen regelmässig Rückstaubildungen im Bereich der Autobahnausfahrt und der Kantonsstrasse Richtung Grenchen auf. Für den Abschnitt zwischen der Autobahnausfahrt und dem Kreisel beim Flughafen Grenchen (1,9 km) beträgt die Fahrzeit bei ungehinderter Fahrt 77 Sekunden. In den Hauptverkehrszeiten am Morgen erhöht sich die durchschnittliche Fahrzeit um 45 Sekunden. In Extremfällen (5% aller Fahrten in den Morgenspitzenstunden) treten Verlustzeiten von 4 Minuten auf. In den Abendspitzenstunden treten auf diesem Strassenabschnitt in Fahrtrichtung Autobahn ebenfalls regelmässig Verkehrsbehinderungen auf. Die Verlustzeiten betragen im Durchschnitt 38 Sekunden, in Extremfällen 6 Minuten.

Solothurn: Westtangente, Autobahnausfahrt bis Jumbokreisel: In den Abendspitzenstunden treten auf der Westtangente (2,2 km) in beide Fahrtrichtungen Verkehrsbehinderungen auf. Bei ungehinderter Fahrt beträgt die Fahrzeit rund 150 Sekunden. Diese erhöht sich in den Hauptverkehrszeiten durchschnittlich um rund 90 Sekunden. In Extremfällen treten Verlustzeiten von 10 bis 12 Minuten auf.

Zubringer Thal: Ab dem Autobahnzubringer Oensingen bis zum Kreisel Thalbrücke in Balsthal (3,8 km) treten werktags in den Abendspitzenstunden regelmässig Staus auf. Bei ungehinderter Fahrt beträgt die Fahrzeit knapp 4 Minuten. In den Abendspitzenstunden erhöht sich die Fahrzeit um rund 4,5 Minuten auf rund 8,5 Minuten. Somit verdoppelt sich die Fahrzeit für rund 50% aller Fahrten. In Extremfällen (5% aller Fahrten in den Abendspitzenstunden) erhöht sich die Fahrzeit hingegen um 26 Minuten auf rund 30 Minuten.

Achse Aarburg – Olten: Zwischen Aarburg (Tunnelportal) und Olten (Säli Kreisel) treten in beiden Fahrtrichtungen täglich Staus auf. Die Streckenlänge beträgt 2,8 km. Bei freier Fahrt beträgt die Fahrzeit

rund 3 Minuten. Am Morgen erhöht sich die Fahrzeit stadteinwärts Richtung Olten im Durchschnitt um rund 1,5 Minuten auf 4,5 Minuten. Am Abend beträgt die Verlustzeit in Fahrtrichtung Aarburg rund 2 Minuten. In Extremfällen erhöht sich die Fahrzeit am Abend um rund 13 Minuten auf 16 Minuten. Dieser Streckenabschnitt liegt grösstenteils im Kanton Aargau. Der Kanton Aargau beabsichtigt, diesen Abschnitt umzugestalten. Das Projekt wird im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund mitfinanziert werden. Die genannten Beispiele dokumentieren ausgewählte, neuralgische Abschnitte im Solothurner Strassennetz. Die Streckenabschnitte sind teils sehr kurz. Pendlerwege, welche mit einem Motorfahrzeug bewältigt werden, sind in der Regel deutlich länger. In der Folge wird die Verkehrsqualität für typische Pendlerstrecken dokumentiert.

Pendlerstrecke Gerlafingen - Gewerbegebiet Bellach: Diese typische Pendlerstrecke der Agglomeration Solothurn weist eine Länge von 10 km auf. Ohne Verkehrsstörungen beträgt die Fahrzeit von Gerlafingen in das Gewerbegebiet von Bellach 11 Minuten. In den Morgenspitzenstunden erhöht sich die Fahrzeit um 2 Minuten auf 13 Minuten. In extremen Fällen (5% aller Fahrten 2019 in den Morgenspitzenstunden) summieren sich die Verlustzeiten auf 20 Minuten. In entgegengesetzter Richtung (von Bellach nach Gerlafingen) ist in der Regel mit Verlustzeiten von 8 Minuten und damit mit einer Fahrzeit von 19 Minuten zu rechnen. In Extremfällen (5% aller Fahrten 2019 in den Abendspitzenstunden) beträgt die Fahrzeit 57 Minuten, was einer Verlustzeit von bis zu 46 Minuten resp. dem 5-fachen der Reisezeit bei freier Fahrt entspricht. Im Vergleich dazu dauert die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) in den Abendspitzenstunden zwischen 21 bis 27 Minuten und damit in der Regel 8 Minuten länger als mit dem Auto. Im Extremfall beträgt die Fahrzeit mit dem Auto mehr als das Doppelte der ÖV-Reisezeit (57 Minuten versus 21 bis 27 Minuten). Dies gilt auch für den Veloverkehr: Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 km/h dauert die Fahrt mit dem Velo für diese Strecke rund 30 Minuten.

Pendlerstrecke Balsthal – Olten: Die Strecke von Balsthal nach Olten mit einer Länge von 23 Kilometern ist eine typische Pendlerstrecke aus dem ländlichen Raum in das urbane Zentrum. Liegen keine Verkehrsbehinderungen vor, beträgt die Fahrzeit 17 Minuten. Die Fahrt in den Morgenspitzenstunden dauert im Durchschnitt 3 Minuten länger und damit 20 Minuten. In Extremfällen (5% aller Fahrten 2019 in den Morgenspitzenstunden) ist mit Verlustzeiten von 28 Minuten und damit mit einer Fahrzeit von 45 Minuten zu rechnen. Deutlich höher sind die Verlustzeiten für die Rückfahrt in den Abendspitzenstunden von Olten nach Balsthal. Die durchschnittliche Verlustzeit beträgt am Abend rund 8 Minuten, was einer Fahrzeit von 25 Minuten entspricht. In Extremfällen (5% aller Fahrten 2019 in den Abendspitzenstunden) betragen die Verlustzeiten rund 1 Stunde, womit die Reisezeit rund 1 Stunde und 15 Minuten dauert. Damit verfünffacht sich die Reisezeit gegenüber einer störungsfreien Fahrt. Im Vergleich dazu dauert die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr in den Abendspitzenstunden ebenfalls je nach Verbindung zwischen 24 bis 37 Minuten und entspricht damit ungefähr der Fahrzeit einer Autofahrt in der abendlichen Hauptverkehrszeit. Liegen hingegen massive Verkehrsbehinderungen vor, beträgt die Fahrzeit mit dem ÖV mit 24 bis 37 Minuten weniger als die Hälfte der Fahrzeit mit dem Auto (75 Minuten).

3.2.3 Zu Frage 3: Welche Gründe sind für den jeweiligen Verkehrsstau verantwortlich? Verkehrsstaus treten auf, wenn die Verkehrsmenge grösser ist als die Kapazität der Infrastruktur. Abstrakt ausgedrückt: Die Kapazitätsnachfrage ist grösser als das Angebot. Die infrastrukturseitigen Gründe für solche Verkehrsstaus sind vielfältig. Die Ursachen können sich sowohl örtlich als auch zeitlich unterscheiden oder sie treten in Kombination auf. Die häufigste Ursache ist die zeitliche und räumliche Konzentration der Verkehrsnachfrage während den Hauptverkehrszeiten, also die Summe aller Fahrten von A nach B, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden zur gleichen Zeit unternehmen wollen.

Der Kapazitätsnachfrage stehen limitierende Faktoren auf der Angebotsseite gegenüber. Während ein Strassenabschnitt (sogenannte freie Strecke) häufig über ausreichende Kapazitäten verfügt, stellen im Verkehrsnetz insbesondere Knoten die leistungsbestimmenden Grössen dar. Je mehr Wegbeziehungen sich an einem Knoten in «Konflikt» befinden (Überlagerung sogenannter Wunschlinien der Fahrten von A nach B), desto grösser werden die gegenseitigen Behinderungen und die Reisezeiten respektive die Verlustzeiten nehmen zu. Weitere Faktoren können Querungen (Fussgängerstreifen, Fussgängerübergänge an Lichtsignalanlagen), zeitliche Schliessungen durch Bahnschranken, Verkehrsmanagementsysteme (Pfortnerung, Stauraummanagement, Busbevorzugungen) oder auch Ausweichverkehr - zum Beispiel durch Staus auf Nationalstrassen - sein. Aus übergeordneter Sicht sind die Ursachen für Verkehrsstaus neben infrastrukturseitigen Engpässen und zeitlichen Verkehrsspitzen vielfältig: Unzweckmässige Siedlungsstruktur, stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtete Mobilitätsverhalten, unattraktives ÖV-Angebot, ungenügende Infrastruktur für den Veloverkehr, ungünstige Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, ungenügende Auslastung einzelner Privatfahrzeuge, gewohnheitsmässige Entscheidungen bis hin zur emotionalen Bindung zur Fahrt mit dem eigenen Auto.

3.2.4 Zu Frage 4: Welche Verlustzeiten hält der Kanton für zumutbar? Wie stehen diese im Verhältnis zu anderen Stauregionen in der Schweiz (z.B. A1, Basel, Lausanne/Genf, Zürich)? Die Frage, welche Verlustzeiten zumutbar sind, ist aus den Erwartungen von Bevölkerung und Wirtschaft abzuleiten und kann nicht pauschal beantwortet werden. Welche Verlustzeiten zumutbar sind, ist auch stark regional geprägt. In anderen Regionen der Schweiz treten erfahrungsgemäss häufige Staus mit längeren Verlustzeiten auf als im Kanton Solothurn. Detaillierte Auswertungen dazu liegen uns jedoch nicht vor. Unter Ziffer 3.2.2 wurden die Verlustzeiten des MIV für verschiedene «stauanfällige» Strecken sowie exemplarische Pendlerstrecken ausgewiesen. Wir erachten die in den Hauptverkehrszeiten auftretenden Verlustzeiten für den MIV dort als zumutbar, wo attraktive alternative Mobilitätsangebote bestehen oder realisierbar sind. Zudem dürfen die mit den Verlustzeiten verbundenen Immissionen nicht zu übermässigen negativen Auswirkungen auf Mensch, Siedlung und Umwelt führen. Als kritisch erachten wir insbesondere massive Verkehrsbehinderungen und hohe Verlustzeiten für den MIV dort, wo keine attraktiven alternativen Mobilitätsangebote möglich sind oder diese Angebote durch Staus behindert werden. Die langfristige Entwicklung einer Gemeinde oder einer Region soll zudem aufgrund regelmässiger Verkehrsbehinderungen und dem Fehlen attraktiver Angebote nicht negativ beeinflusst werden.

3.2.5 Zu Frage 5: Wie wird die künftige Verkehrszunahme eingeschätzt? Wo ist die grösste Zunahme zu erwarten, und wo liegen daher die dringenden Prioritäten für Verkehrsentlastungen? Das Wachstum von Bevölkerung wie auch Wirtschaft wird langfristig zu Mehrverkehr führen. Die grösste Verkehrszunahme ist in den agglomerationsgeprägten sowie urbanen Räumen zu erwarten. In diesen Räumen liegt die dringende Priorität darin, das Gesamtverkehrssystem und somit die Infrastruktur aller Verkehrsträger aufeinander abgestimmt zu entwickeln. Dabei kommt die im Richtplan aufgeführte 3V-Strategie zur Anwendung. Aus raum- wie auch verkehrsplanerischer Sicht strebt der Kanton dabei die Abstimmung von Siedlung und Verkehr an. Im Grundsatz soll die Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen erfolgen, um die damit induzierte Mobilitätsnachfrage möglichst mit dem ÖV oder dem Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen. Andererseits sollen Erschliessungsverbesserungen primär dort erfolgen, wo sie im Einklang mit der erwünschten Raumentwicklung sinnvoll genutzt werden können. Dies gilt nicht nur für den urbanen Raum, sondern in allen Regionen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist somit eine integrale Aufgabe und auch eines der Hauptziele der Agglomerationsprogramme. Der Kanton Solothurn ist ein «Weg-Pendler Kanton», d.h. der Pendler-Saldo ist negativ. Es gehen also mehr Einwohnerinnen und Einwohner in andere Kantone arbeiten als umgekehrt. Nebst den Massnahmen in den Agglomerationsräumen sind somit gute Verkehrsverbindungen zu den Nachbarkantonen von hoher Bedeutung. Trotz guten ÖV-Verbindungen und zukünftigen Angebotserweiterungen der Bahn in die Ballungsräume Zürich, Bern und Basel nimmt die Nationalstrasse im Kanton Solothurn eine zentrale Rolle ein, insbesondere auch aus Sicht der Solothurner Wirtschaft. Viele Branchen (insbesondere Logistik) sind aufgrund der guten Verkehrserschliessung durch die Nationalstrassen im Kanton Solothurn ansässig. In der Folge habe die Verkehrsachsen zu und von den Autobahnanschlüssen wie auch die Kapazitäten der Anschlüsse selbst eine hohe Priorität. Entsprechend hat der Kanton Solothurn seine diesbezüglichen Interessen auch in die Planung des 6-Streifenausbaus der A1 zwischen Luterbach und Härkingen eingebracht.

3.2.6 Zu Frage 6: Welche grösseren Strassenverkehrsprojekte sind - zur Reduktion dieser Verlustzeiten - bereits geplant und welche werden in den nächsten Jahren noch dazukommen? Mit welchem konkreten Ziel hinsichtlich Verkehrsstau und mit welchem Aufwand? Wie sieht das jeweilige Kosten-Nutzen-Verhältnis aus? Es sind keine grösseren Strassenverkehrsprojekte geplant, welche primär das Ziel der Verlustzeitreduktion verfolgen. Bei den geplanten Strassenbauprojekten geht es hauptsächlich darum, die gemäss der 3V-Strategie verfolgten Ziele umzusetzen. Dazu gehört auch die Reduktion von Verlustzeiten. Durch verkehrstechnische Massnahmen lassen sich die Verlustzeiten durch verschiedene infrastrukturseitige Massnahmen reduzieren. Die primären Ziele sind die Verbesserung der Erreichbarkeit, die Gewährleistung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Schaffung (minimaler) Erschliessungsmöglichkeiten sowie die Vermeidung von Ausweichverkehr (Fluchtverkehr z.B. durch Quartiere). Der Kanton Solothurn verzichtet im Verkehrsinfrastrukturbau auf die Ermittlung von quantitativen Kosten-Nutzen-Verhältnissen. Die Notwendigkeit der meisten Projekte ergibt sich aus fachlichen Gründen wie Sanierungsbedarf, Verkehrssicherheitsdefiziten, Defiziten zu Lasten einzelner Verkehrsträger usw. Die grösseren Strassenverkehrsprojekte sind raumplanerisch zu begründen. Sie sind aber auch das Resultat regionalpolitischer Bedürfnisse und Ansprüche. Nachfolgend wird der Zweck und Projektierungsstand von drei im kantonalen Richtplan aufgeführten grösseren Strassenbauvorhaben dargelegt:

Verkehrsanbindung Thal: Mit der neuen Strasse soll die Region Thal optimal erschlossen werden. Die heute unbefriedigende Anbindung der Region Thal an das übergeordnete Verkehrsnetz und an den Wirtschaftsraum des Mittellandes soll behoben werden. Mit der neuen Umfahrungsstrasse kann das Städtchen Klus, immerhin ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, vom Verkehr und damit von den Ver-

kehrsemissionen entlastet und auch die Voraussetzungen für den strassenseitigen ÖV verbessert werden. Das Vorhaben ist das Resultat eines langjährigen Planungsprozesses, unterlegt mit umfangreichen Variantenstudien und einer Mobilitätsstrategie für die gesamte Region Thal. Die den Planungsarbeiten vorangegangene Mobilitätsstrategie zeigte auf, dass für die Region Thal ohne den Bau einer Umfahrungsstrasse kein attraktives ÖV- resp. multimodales Mobilitätsangebot realisierbar ist. Dies u.a. aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur und ungünstiger Voraussetzungen für eine effiziente Vernetzung verschiedener Verkehrsträger.

Zubringer Dornach an die H18: Der Verkehr im Zentrum von Dornach beträgt je nach Strassenabschnitt 15'000 bis 20'000 Fahrzeuge pro Tag und hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Damit verbunden ist im Zentrum von Dornach eine spürbare Minderung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der Verkehrssicherheit. Auch müssen erhebliche Verlustzeiten für den ÖV registriert werden. Mit einer neuen Zubringerstrasse soll das Zentrum von Dornach wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet und Spielraum zur Förderung des ÖV sowie zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Das Zentrum soll von Lärm- und Luftemissionen entlastet werden. Zudem soll das Gebiet Widen (ehemals «Swissmetall-Areal») sowie Gewerbe- und Industriegebiete der Gemeinde Aesch optimal an die Hochleistungsstrasse H18 angeschlossen werden. Das Vorhaben wird seit Jahrzehnten diskutiert. Die planerischen Randbedingungen haben sich in diesem Raum in den letzten Jahren jedoch stark verändert. Das ehemalige industriell genutzte Areal der Swissmetall AG im Gebiet Widen soll neu in ein Gebiet für Wohnen und Gewerbe transformiert werden. Es wird in Zukunft bahnseitig mit einem ¼-Stunden-Takt Richtung Hauptbahnhof Basel hervorragend erschlossen (STEP 2035). Die Zweckmässigkeit des Zubringers Dornach und die Linienführung im Raum zwischen Reinach und Dornach - Aesch wird deshalb zurzeit im Rahmen der Erarbeitung eines regionalen Mobilitätskonzepts in der Birsstadt nochmals überprüft.

Verkehrsentlastung Hägendorf - Rickenbach (ERO+): Die Hauptverbindungsstrasse von Olten zum Autobahnanschluss Egerkingen führt durch die Dorfzentren von Rickenbach und Hägendorf. Die Verkehrsbelastung betrug im Jahr 2015 zwischen 15'000 bis 17'500 Fahrzeuge pro Tag. Bis in das Jahr 2030 wird mit einem Verkehrswachstum auf rund 22'000 Fahrzeuge pro Tag gerechnet. Die aktuelle Situation bezüglich Staus, Lärm und Beeinträchtigung des Ortsbildes wird sich somit weiter verschlechtern. Zudem ist seit der Eröffnung der Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) eine Verkehrszunahme auf der Parallelachse Kappel - Härkingen - Egerkingen zu verzeichnen. Mit einer Fortsetzung der ERO Richtung Westen (ERO+) sollen die heutigen Ortsdurchfahrten entlastet werden. Das Projekt wurde in das Agglomerationsprogramm der 3. Generation aufgenommen. Im Prüfbericht dazu äusserte sich der Bund negativ zum Reifegrad und empfiehlt alternativ insbesondere die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Ortsdurchfahrten. Der Kanton hat sich somit zusammen mit den Gemeinden entschieden, die Konzeption des Verkehrssystems für den Wachstumsraum Gäu grenzüberschreitend und gesamtheitlich zu überprüfen.

3.2.7 Zu Frage 7: Berücksichtigt die heutige kantonale Raumplanung die verkehrstechnischen Herausforderungen (Mobilität durch Zersiedelung) bereits genügend? Und: Wie berücksichtigt die Raumplanung die Anforderungen an eine möglichst geringe und effiziente zukünftige Mobilität? Der Kanton legt in seinem Raumkonzept unter anderem fest, dass das Siedlungsgebiet nicht grösser werden darf und dass die Innenentwicklung vor der Aussenentwicklung zu fördern ist. Der kantonale Richtplan hält mehrere Handlungsstrategien (HS) betreffend die Siedlungsentwicklung fest. Besonders zu erwähnen sind die «HS 1: Siedlungsentwicklung nach innen lenken» sowie die «HS 3: Siedlung und Verkehr konsequent aufeinander abstimmen». Spezifisch zur Innenentwicklung hält der Richtplan diverse Punkte fest, wie eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen zu erreichen ist: dichte und qualitativ hochwertige Bebauung, effiziente Nutzung des Baulands, Rücksicht auf Identität und Charakter, hochwertige Gestaltung sowie durchmischte, gut erschlossene Strukturen. Ausführlich zur Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen in Kanton und Gemeinden haben wir uns bereits in der Beantwortung der Interpellation «Bessere Ausnützung der Bauzonen» (I 0176/2018 [BJD] vom 26. Februar 2019) geäussert. Wie Siedlung und Verkehr konsequent aufeinander abgestimmt werden können, zeigt sich in den Agglomerationsprogrammen (Solothurn, AareLand, Basel und neu Grenchen). In Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinden werden sogenannte Zukunftsbilder (Zeithorizont 2040) erarbeitet, in welchen die raum- wie auch verkehrsplanerischen Zielsetzungen in den funktionalen Räumen dargelegt werden. Betreffend Verkehr und Mobilität kommt die 3V-Strategie, welche ebenso im kantonalen Richtplan festgesetzt ist, zur Anwendung. Das Ziel der Teilstrategie «Verkehr vermeiden» ist, ein weiteres Verkehrswachstum durch die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung möglichst zu vermeiden. Diesbezüglich ist die Siedlungsentwicklung nach innen zu richten sowie eine gut durchmischte Siedlungsstruktur (Nutzungsmix; Bedürfnisse vor Ort mindern das Mobilitätsbegehren) anzustreben. Im Weiteren soll sich das Siedlungswachstum auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und guter Anbindung an

das Fuss- und Velowegnetz konzentrieren. Bei der Teilstrategie «Verkehr verträglich gestalten» geht es darum, das bestehende Verkehrsaufkommen möglichst verträglich (umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität) zu gestalten. Betreffend verkehrsintensiven Anlagen hat der Kanton Solothurn im Richtplan die Standortkriterien festgelegt. Ziel ist es, die verkehrsintensiven Nutzungen konsequent dort anzusiedeln, wo übergeordnete Verkehrsträger ohne Durchfahrt von Ortszentren erreicht werden können.

3.2.8 Zu Frage 8: Der Erfolg multimodaler Verkehrsmodelle hängt stark von der Verfügbarkeit geeigneter Standorte für andere Verkehrsträger ab (z.B. Park-and-Ride, Velo-Parkplätze, Ladestationen etc.). Haben wir dafür genügend Raum bzw. sind die notwendigen raumplanerischen Voraussetzungen an den richtigen Orten dafür gegeben? Werden solche und ähnliche Massnahmen (ausserhalb von Strassenraumvergrösserungen) bei der Planung von Strassenentlastungsprojekten berücksichtigt? Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr setzt ein ganzheitliches Vorgehen voraus. Dies trifft ebenso auf die in Frage 7 beschriebene 3V-Strategie zu. Es werden längst nicht mehr einzelne Infrastrukturprojekte für den einen oder anderen Verkehrsträger geplant respektive realisiert, sondern die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems und somit aller Verkehrsarten steht im Vordergrund. Anzumerken ist, dass aus dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und den knappen finanziellen Mitteln die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gezielt dort erfolgen sollen, wo potentiell der grösste Nutzen besteht. Die grösstmögliche Wirkung ist vor allem in den urbanen sowie agglomerationsgeprägten Räumen zu erzielen, was bedeutet, dass die Entwicklung der Gesamtverkehrssysteme die Differenzierung nach den Raumtypen voraussetzt. Mobilität braucht Raum, der immer knapper wird. Die erwähnten Handlungsstrategien aus der Raum- und Verkehrsplanung zielen unter anderem in Richtung flächensparender und effizienterer Gestaltung der Mobilität. Nichtsdestotrotz zeigt die Praxis, dass die Begehrlichkeiten und Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger aufgrund der knappen Platzverhältnisse zunehmend nicht mehr allesamt erfüllt werden können. Die Abstimmung und Klärung der einzelnen Massnahmen wird zur Herausforderung und lässt sich vielmals nur durch eine Interessenabwägung lösen. Wo und wie viele Veloabstellanlagen zu erstellen sind, an welchen Orten ein Park-and-Ride sinnvoll und zweckmässig ist, sind den Verkehr betreffende Fragen, die beispielsweise mit Gesamtverkehrskonzepten beantwortet werden können. Solche Konzepte werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme erarbeitet oder werden bei grösseren Siedlungsentwicklungsvorhaben im Planungsprozess verlangt. Als beispielhaft gilt diesbezüglich das Mobilitätskonzept, welches für die Arealentwicklung Attisholz Nord erstellt wurde. Einen besonderen Stellenwert werden in Zukunft sogenannte multimodale Drehscheiben erhalten. Es geht um Orte, wo sich die verschiedenen Verkehrsträger auf attraktive Weise verknüpfen lassen. Neben den Hauptbahnhöfen in den drei grössten Städten Olten, Grenchen und Solothurn stehen dazu insbesondere Standorte mit (künftigen) Fernverkehrshalten und unmittelbarer Nähe zu Autobahnanschlüssen (Oensingen, Egerkingen) im Vordergrund. Im Ergebnis wird die Vernetzung von Verkehrsangeboten künftig zu einem weiteren wichtigen Pfeiler der Verkehrsstrategie des Kantons Solothurn werden. Aus der 3-V wird somit eine 4-V-Strategie.

3.2.9 Zu Frage 9: Wie beurteilt der Regierungsrat die Angebotstheorie: Je mehr (und grössere) Strassen gebaut werden, desto mehr Verkehr wird erzeugt? Der Verkehr entsteht aufgrund der Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung sowie Wirtschaft und nicht durch die Infrastrukturanlagen respektive die Strassen selbst. Das Bedürfnis für eine Fahrt von A nach B ergibt sich aus einem Nutzen, den man sich am Standort B verspricht, welcher der Standort A nicht bietet. Der Nutzen kann bestehen in einer erhöhten Wohnqualität, der Möglichkeit seiner Arbeit nachzugehen, dem Einkauf im Fachgeschäft, dem Betreiben von Freizeittätigkeiten etc. Verkehr kann somit durch das entsprechende Platzieren der Nutzungen im Raum und durch zweckmässige raumplanerische Ziele und Massnahmen vermieden werden. Es kann somit das Ziel sein, einen Raum gezielt zu fördern. Die damit verbundenen Mobilitätsbedürfnisse und der damit verbundene Verkehr sind die Folge der gewünschten Entwicklung. Der Aus- oder Neubau einer Strasse kann in Abstimmung mit anderen Mobilitätsangeboten «Mittel zum Zweck» sein.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Die Fraktion FDP. Die Liberalen verzichtet auf das Votum.

Markus Ammann (SP). Zuerst möchte ich mich ganz herzlich für die interessante und ausführliche Beantwortung meiner Fragen bedanken. Wir haben eine ziemlich umfassende Darstellung der verkehrsmässig kritischen Strassenverhältnisse im Kanton Solothurn bekommen. Das ist nicht nur interessant und lehrreich, sondern auch eine gute Basis für weitere verkehrs- und raumplanerische Diskussionen. Es irritiert mich etwas, dass man mir unterstellt, dass ich einen Vorwurf an den Kanton impliziert hätte. Meines Erachtens handelt es sich dabei um ein Missverständnis. Und damit sind wir schon mitten in der verkehrspolitischen Diskussion. Nicht nur ich stelle ganz generell die Frage, ob es zweckmässig und zukunftstauglich ist, die Kapazitäten der Infrastruktur dem maximalen Verkehrsaufkommen anzupas-

sen. Das ist im Übrigen nicht eine strassenspezifische Frage. Man diskutiert das auch ganz intensiv im öffentlichen Verkehr, zum Beispiel bei den Eisenbahnen. Und unter dem Schlagwort «Mobility Pricing», das für einige bestimmt ein rotes Tuch darstellt, wird in der Schweiz das Ziel verfolgt, Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erhalten. Es gilt, Kapazitätsengpässe nicht nur mit teuren Infrastrukturen auffangen zu müssen, sondern auch die übrigen volkswirtschaftlichen Kosten, wie beispielsweise die Staukosten, sollen minimiert werden. Die konzeptuellen Gedanken und Ideen zum Mobility Pricing umfassen zumindest in der Schweiz auch die Privaten und den öffentlichen Verkehr, die Strasse wie die Bahn. Mit dieser Erkenntnis stecken wir mitten in den Antworten zu den Fragen, in denen beispielsweise die heute schon erwähnte 3-V-Strategie genannt wird: Verkehr verlagern, Verkehr vermeiden, Verkehr verträglich gestalten. Der Grundsatz ist in der Richtplanung verankert. Ich bin der Meinung, dass es sich dabei um eine gute Strategie handelt, die unterstützenswert ist, auch wenn man über die Reihenfolge vielleicht noch einmal diskutieren müsste. Verträglich vermeiden müsste sicher an der ersten Stelle stehen, verträglich gestalten an der zweiten und das Verlagern erst an der dritten Stelle. Nichtsdestotrotz bin ich der Ansicht, dass die 3-V-Strategie eine zweckmässige Richtschnur für die kantonale Verkehrsplanung darstellt. Die Frage ist nur, wie weit und wie konsequent das im Kanton Solothurn umgesetzt wird. Ich möchte zum Konkreten noch auf die Fragen eingehen, allerdings nicht auf alle Fragen. Daher picke ich ein paar Aspekte heraus. Erstens: Es gibt hinsichtlich von Staus mindestens vier kritische, sehr stark befahrene Abschnitte mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von über 20'000 im Kanton. Dabei handelt es sich um Autobahnzubringer sowie Zu- und Wegfahrten zu den Städten. Die Klus nimmt da eine besondere Stellung ein, hat aber auch den teuersten DTV von all diesen. Der Stau findet sich also sozusagen an den klassischen, durchaus zu erwartenden Orten. Die Stauzeiten sind zum grössten Teil weder überraschend noch wirklich alarmierend. Wenn man bei normalen Stauzeiten im sogenannten Hauptverkehrszeiten Durchfahrtszeiten hat, die um 50% erhöht sind und es sich dabei aber nur um ein paar Minuten handelt, muss man das sicher als zumutbar betrachten. Andererseits kann es nicht sein - und da verweise ich darauf, was ich vorhin gesagt habe - dass die maximalen Verlustzeiten, die nur ganz kurzzeitig stattfinden, aber zum Teil das Vier- oder das Fünffache der Durchfahrtszeit betragen, zum Massstab für die notwendige Kapazität werden. Schön finde ich und ich bin dafür dankbar, dass man auch sogenannte normale Pendlersituationen dargestellt hat. Für mich zeigt das überraschend klar, dass heute das Pendeln mit dem ÖV, selbst aus dem ländlichen Raum im Kanton, gegenüber einem Auto durchaus konkurrenzfähig ist. Warum aber jemand das Auto nimmt, mit dem Risiko, dass er in einen Stau gerät, anstatt dass er den ÖV benutzt, mit dem Risiko, dass er mehr Zeit benötigt, als wenn er mit dem Auto unterwegs ist, hat mit sogenannten Opportunitätsüberlegungen zu tun, die weit über den Stau hinausführen. Es werden zusätzliche Faktoren einbezogen, Überlegungen werden gemacht, psychologische Faktoren und Grenzkostenüberlegungen wie «Ich habe ja bereits ein Auto und es kostet mich demnach weniger» fliessen mit ein. Es geht sogar um politische Haltungen und um das soziale Umfeld, in dem man lebt. Die logische Konsequenz für die Entlastung von solchen Strassen wäre daher wenig überraschend, dass der Langsamverkehr und der ÖV noch attraktiver werden müssen. Bessere und häufigere Fahrplankarte, gute Anschlüsse und sichere Schnellfahrradwege sind der Schlüssel und die Entscheidung, oder die Opportunitäten, des Einzelnen, noch mehr Richtung ÖV zu verschieben. Etwas widersprüchlich erscheint mir die Antwort auf die Frage zu den grossen Verkehrsprojekten, obschon ich glaube, dass man dieser 3-V-Strategie in der Regel nachlebt. So sind zum Beispiel grössere Strassenverkehrsprojekte, die die Verlustzeitreduktion zur Absicht haben, nicht mehr geplant. Das widerspricht mindestens für mich der ganzen Diskussion, die wir in der letzten Session zur Umfahrung Klus geführt haben. Zum Zubringer Dornach sage ich nur so viel: Ich bin positiv überrascht, das mögen andere vielleicht anders sehen, über die Aussagen zur erneuten Prüfung. Das bestätigt auch, dass es der beabsichtigten 3-V-Strategie entspricht. Der Verkehr soll, wenn schon nötig, auf effiziente, weniger energie- und landverbrauchende Verkehrsträger verschoben werden. Die Antworten zu den raumplanerischen Abstimmungen des Verkehrs kann ich weitgehend unterstützen. Betrachtet man die Entwicklung des Verkehrsraums, der wie der übrige Siedlungsraum zu Lasten von Natur- und Kulturland geht, haben wir in den letzten 30 Jahren rund 20% mehr Flächenbeanspruchung erlebt. Das ist eine sehr ungesunde Entwicklung, die meines Erachtens dringend gestoppt werden muss. Nebst einem Siedlungsflächenmoratorium, das wir heute faktisch schon haben, müssten wir eigentlich auch ein Verkehrsflächenmoratorium haben. Das Wachstum der Verkehrsflächen ist heute der eigentliche Moloch, den wir zu bekämpfen haben - und zwar immer zu Lasten der Landwirtschaft und dem letzten Rest Natur. Fünftens: Bei der letzten Frage muss ich definitiv einen Widerspruch einlegen. Auf die einfache Frage, ob mehr Strassen nicht automatisch mehr Verkehr produzieren, äussert sich der Regierungsrat relativ schwammig und undeutlich. Dabei ist das heute wissenschaftlich weitgehend mit einem einfachen Ja zu beantworten. Die gewundene Erklärung des Regierungsrats erstaunt umso mehr, weil er in seinen eigenen Antworten, so zum Beispiel bei der Frage 6, die

Antwort bereits gegeben hat. Dort wird die Situation im Gäu beschrieben, auf der Entlastung Region Olten (ERO) und auf der Jurasüdfussroute. Sie lässt keinen anderen Schluss zu, als dass die Umfahrungsstrassen letztendlich auch auf den anderen Strassen zu mehr Verkehr geführt haben. Das müsste man unbedingt beachten, falls man die ERO doch noch verlängert. Trotz allem danke ich noch einmal besonders für die interessante Auslegeordnung. Ich bin der Meinung, dass es ein paar gute und ein paar weniger stimmige Aussagen und Ungereimtheiten in den Antworten hat. Es hat aber viele gute und zweckmässige Aussagen, die wir bei den kommenden raum- und verkehrsplanerischen Diskussionen im Kanton brauchen können. Ich bin mit der Beantwortung grossmehrheitlich zufrieden.

Peter Kyburz (CVP). Die Interpellation von Markus Ammann hat es dem Regierungsrat ermöglicht, differenziert auf die Fragen einzugehen und auf die angedeuteten, versteckten Vorwürfe zu reagieren. Die Antworten sind für unsere Fraktion befriedigend ausgefallen. Wir wissen jetzt, wo im Kanton Verkehrsbehinderungen auftreten und wir wissen, wie gross diese Verluste ungefähr sind. Wir wissen jetzt auch, dass vor allem die sogenannten Knoten den Verkehrsfluss einschränken. Für uns ist aber die zentrale Antwort des Regierungsrats darin enthalten, dass es Priorität hat, das Gesamtverkehrssystem und damit die Infrastruktur für alle Verkehrsträger aufeinander abgestimmt zu entwickeln. Die umfangreichen Antworten auf die neun Fragen haben in unserer Fraktion keine neuen Priorisierungen ergeben. Wir bleiben bei der Meinung, dass die Verkehrsanbindung Thal das nächste Projekt ist, das realisiert werden soll.

Heinz Flück (Grüne). Ich muss schon sagen, dass wir doch erstaunt waren, und zwar nicht nur über die Antworten des Regierungsrats, sondern bereits über die Fragen, so auch über die Hauptfrage «Werden die richtigen Prioritäten bei der Beseitigung von Verkehrsengpässen gesetzt?» Selbstverständlich kann man diese Frage stellen. Aber die Frage setzt Definitionen voraus. Was versteht man unter einem Verkehrsengpass? Was ist eine relevante Verzögerung? Die Engpässe sind nirgends definiert, ich habe nirgendwo eine Definition gefunden. Aus meiner Erfahrung als Fahrradfahrer im Alltagsverkehr würde ich einen Engpass wie folgt definieren: Wenn es mir zum Beispiel nicht möglich ist, vor einem Lichtsignal eine wartende Autokolonne auf einem Fahrradstreifen rechts zu überholen, besteht für mich ein Engpass. Aber wie erwähnt, habe ich keine Definition gefunden. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) definiert hingegen Stau wie folgt: «Erstens: Stau im Sinne der Verkehrsinformation ergibt sich, wenn auf Hochleistungsstrassen oder Hauptstrassen ausserorts die stark reduzierte Fahrzeuggeschwindigkeit während mindestens einer Minute unter 10 km/h liegt und es häufig zum Stillstand kommt. Zweitens: Wenn auf Hauptstrassen innerorts bei Knoten oder Engpässen die Verlustzeit insgesamt mehr als fünf Minuten beträgt.» Ob die Auslegeordnung des Regierungsrats sich nach diesen Definitionen richtet, kann man nicht direkt nachvollziehen. Der Interpellant hat vorhin selber definiert, was er als zumutbar hält. Beim zweiten Punkt werden zwar Engpässe genannt, nicht aber definiert. Wichtig ist die vorhin zitierte Überschrift zum Thema Stau: «Im Sinne der Verkehrsinformation». Auch das ist in der Praxis für die Beurteilung eines Handlungsbedarfs untauglich. Ein grosser Teil der Verkehrsinformation, soweit es sich nicht um unfallbedingte Meldungen handelt, die viele Strassenbenützer im Autoradio hören, resultiert aus Meldungen der Verkehrsteilnehmer selber, die diese Definition kaum kennen und anwenden und ihre subjektive Wahrnehmung als Kriterium nehmen. Die Antworten suggerieren, dass quasi ein Rechtsanspruch bestehen würde, in einer bestimmten Zeit von A nach B zu gelangen. Solange wir von solchen impliziten Massnahmen ausgehen, kann es nur schiefgehen. Nehmen wir ein aktuelles Beispiel: Wer sagt, dass neun Minuten die richtige Zeit ist, um von Oensingen nach Balsthal zu fahren? So lange benötigt der Zug. Mit dem Fahrrad braucht man gut fünf Minuten mehr. Mit dem Auto, bei freien Strassen, dauert es nur vier Minuten weniger. Wer sagt, dass fünf Minuten, zehn Minuten oder 15 Minuten richtig sind? Ich habe bei der Antwort auf die letzte Frage echt zu zweifeln begonnen, in welchem Jahrhundert unser Regierungsrat in Bezug auf das Verkehrsmanagement stecken geblieben ist. Ich sage es gerne noch etwas pointierter, als es der Interpellant gemacht hat. Ich zitiere: «Der Verkehr entsteht aufgrund der Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung sowie Wirtschaft und nicht durch die Infrastrukturanlagen respektive die Strassen selbst.» Es ist x-fach bewiesen, dass die Angebote die Nachfrage schaffen, sei es bei den Konsumgütern oder beim Angebot der Verkehrsinfrastruktur. Das gilt übrigens auch für den ÖV und für den Fahrradverkehr. Wenn wir nicht daran glauben würden, dass eine bessere Infrastruktur die Nutzung von Fahrrädern fördert, so hätten wir den Passus im neuen Strassengesetz nicht aufnehmen müssen. Das Gleiche gilt für den ÖV. Ein gutes Angebot schafft eine Nachfrage - und so verhält es sich auch bei den Strassen. Auch der nächste Satz stimmt nicht. Ich nenne ein Beispiel. Wenn A und B mögliche Wohnorte sind und C beispielsweise der Arbeitsort ist, so ziehe ich bei entsprechendem attraktiven Verkehrsangeboten eventuell den deutlich weiter entfernt gelegenen Ort B dem näher gelegenen Ort A vor. Fazit: In der Antwort zur letzten Frage ist der Regierungsrat offenbar in

einen Argumentationsengpass geraten. Für die Beseitigung desselben braucht es aber kein neues Infrastrukturangebot, sondern nur ein bisschen mehr Weitsicht.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Die SVP-Fraktion verzichtet auf ein Votum. Einzelsprecher haben sich keine gemeldet und auch der Regierungsrat wünscht das Wort nicht. Der Interpellant hat sich als mehrheitlich befriedigt bezeichnet.

I 0081/2020

Interpellation Marco Lupi (FDP.Die Liberalen, Solothurn): Auslegung der Wohnsitzpflicht

Es liegt vor:

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

1. Vorstosstext. Bei der Wahl der Staatsanwältin und der Staatsanwälte vom 29. Januar 2020 stand auch die Frage der Wohnsitzpflicht im Raum. Dabei zeigte sich, dass trotz klarer Vorgabe einer Wohnsitzpflicht in mindestens einem Fall davon abgesehen wurde.

In diesem Zusammenhang stellen sich uns grundsätzliche Fragen zur Auslegung der Wohnsitzpflicht. Wir bitten die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Angestellten unterstehen im Kanton grundsätzlich der Wohnsitzpflicht?
2. Wie viele dieser Angestellten wurden von der Wohnsitzpflicht freigestellt?
3. Was sind die Gründe für die Ausnahmegewilligungen?
4. Wie steht die Regierung zur Idee, die Kompetenz zur Bewilligung der Wohnsitzpflicht der Wahlbehörde zu überlassen?
5. Sieht die Regierung die rechtliche Grundlage für eine Wohnsitzpflicht noch als gegeben?
6. Entsprechen die geltenden Bestimmungen für die Wohnsitzpflicht aus Sicht der Regierung noch dem Zeitgeist?
7. Wenn nicht, gäbe es für die Regierung Tätigkeiten, die nicht mehr unter die Wohnsitzpflicht fallen müssten?

2. *Begründung.* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Vorbemerkungen.* Im Zusammenhang mit der kleinen Anfrage Rémy Wyssmann (SVP, Kriegstetten): Wohnsitz von Beamten, KR-Nr. K 0077/2018, Regierungsratsbeschluss 2018/1307 vom 21. August 2018 wurden sehr ähnliche Fragen bereits beantwortet. Aus diesem Grund werden verschiedene Aussagen aus dem Beschluss von 2018 zitiert.

3.2 *Zu den Fragen*

3.2.1 *Zu Frage 1: Wie viele Angestellte unterstehen im Kanton grundsätzlich der Wohnsitzpflicht?* Laut § 37 Absatz 1 des Gesetzes über das Staatspersonal vom 27. September 1992 (StPG, BGS 126.1) sind Beamte und Beamtinnen verpflichtet, im Kanton Wohnsitz zu nehmen. Dazu gehören die vom Volk oder vom Kantonsrat auf eine Amtsperiode gewählten Personen (§ 11 StPG). Per 1. Mai 2020 unterstehen der Wohnsitzpflicht insgesamt 62 Personen.

3.2.2 *Zu Frage 2: Wie viele dieser Angestellten wurden von der Wohnsitzpflicht freigestellt?* Zum aktuellen Zeitpunkt sind insgesamt 9 der 62 Beamtinnen beziehungsweise Beamten in einem anderen Kanton wohnhaft. Insgesamt wird zum aktuellen Zeitpunkt bei 5 Beamtinnen und Beamten die Wohnsitzverschiebung in den Kanton Solothurn geprüft.

3.2.3 *Zu Frage 3: Was sind die Gründe für die Ausnahmegewilligungen?* Im Jahr 2018 wurde im Rahmen der Beantwortung der in den Vorbemerkungen genannten kleinen Anfrage vorgängig mit der Informations- und Datenschutzbeauftragten geprüft, ob und inwieweit wir befugt sind, die gewünschten Personendaten bekannt zu geben. Ihren Empfehlungen waren wir gefolgt. Personendaten dürfen grundsätzlich nur bekannt gegeben werden, wenn eine Rechtsgrundlage i.S.v. § 21 Abs. 1 i.V.m. § 15 InfoDG vorliegt. In gewissen Situationen dürfen Personendaten bekannt gegeben werden, wenn die öffentlichen Interessen an der Bekanntgabe die privaten Interessen an der Geheimhaltung überwiegen. Um diese Interessenabwägung vornehmen zu können, wurden damals die betroffenen Beamtinnen und Beamten zur beabsichtigten Bekanntgabe von Personendaten vorgängig angehört. Sie hatten ihr Einverständnis erteilt. Im Ergebnis erschien es angemessen, Namen, Funktionen sowie Wahl- und Bewilli-

gungsdaten der betroffenen Beamtinnen und Beamten bekannt zu geben. In Bezug auf Einzelheiten zu den Gründen, welche zur Befreiung der Wohnsitzpflicht geführt haben, überwog damals wie auch heute das private Interesse an deren Geheimhaltung. Im Sinne einer globalen Bekanntgabe kann daher lediglich angegeben werden, dass die betroffenen Beamtinnen und Beamten aus persönlichen Gründen um eine Befreiung von der Wohnsitzpflicht ersucht haben.

3.2.4 Zu Frage 4: Wie steht die Regierung zur Idee, die Kompetenz zur Bewilligung der Wohnsitzpflicht der Wahlbehörde zu überlassen? In der Beantwortung aus dem Jahr 2018 wurde eine ähnliche Frage gestellt. Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass der Entscheid über die Befreiung von der Wohnsitzpflicht im Wesentlichen einer personaladministrativen Frage gleichkommt, welche systematisch gesehen in der Kompetenz der Anstellungsbehörde liegen sollte.

3.2.5 Zu Frage 5: Sieht die Regierung die rechtliche Grundlage für eine Wohnsitzpflicht noch als gegeben? Die bei Frage 1 erwähnte rechtliche Grundlage ist aktuell gegeben. Die bundesgerichtliche Rechtsprechung hält die Wohnsitzpflicht nicht für unzulässig, stellt aber tendenziell steigende Anforderungen, wenn es um die Ablehnung von Ausnahmegewilligungsgesuchen geht. Demnach ist das Grundrecht der Niederlassungsfreiheit im Einzelfall regelmässig stärker zu gewichten als die gesetzlich verankerte Wohnsitzpflicht (Urteil des Bundesgerichts 2C_335/2013 vom 11. Mai 2015 E. 3.6.1 m.w.H.).

3.2.6 Zu Frage 6: Entsprechen die geltenden Bestimmungen für die Wohnsitzpflicht aus Sicht der Regierung noch dem Zeitgeist? In Folge der damaligen kleinen Anfrage haben wir uns mit der Wohnsitzpflicht im Allgemeinen auseinandergesetzt und geprüft, ob und in welcher Form diese noch sinnvoll beziehungsweise zeitgemäss ist. Wir befürworten eine weitgehende Aufhebung der Wohnsitzpflicht. Die betroffenen Funktionen stellen hohe Anforderungen an den Werdegang der Bewerbenden. Mithin kommt daher bei Neubesetzungen solcher Funktionen nur eine beschränkte Anzahl Bewerbende in Frage. Kombiniert man dies mit den geografischen Gegebenheiten des Kantons Solothurn - jede Ortschaft ist nur wenige Kilometer von der Kantonsgrenze entfernt - sowie mit dem allgemeinen Fachkräftemangel, würde eine zu restriktive Praxis bei der Befreiung von der Wohnsitzpflicht einer gerichtlichen Überprüfung regelmässig nicht standhalten und die Arbeitgeberattraktivität des Kantons Solothurn erheblich vermindern. Zudem gehen wir davon aus, dass die Anzahl an Beamtinnen und Beamten, welche ausserhalb des Kantons Solothurn wohnhaft sind, weiter zunehmen wird. Dies würde zu einer Zunahme der Ausnahmegewilligungen führen, was wir als nicht sinnvoll erachten.

3.2.7 Zu Frage 7: Wenn nicht, gäbe es für die Regierung Tätigkeiten, die nicht mehr unter die Wohnsitzpflicht fallen müssten? Wir befürworten eine Aufhebung der Wohnsitzpflicht für einen Grossteil aller Beamtinnen und Beamten. Jedoch gehen wir davon aus, dass die Regierungsrätinnen und Regierungsräte, die Staatschreiberin oder der Staatschreiber sowie die Präsidentin oder der Präsident der Amtsgerichte und Richterinnen und Richter am Obergericht weiterhin im Kanton Solothurn wohnhaft sein sollten.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Die Grüne Fraktion sowie die SVP-Fraktion haben auf ein Votum verzichtet.

Marco Lupi (FDP). Wenn ein System von Ausnahmen lebt oder wenn jeder Antrag auf eine Ausnahmegewilligung genehmigt wird, gilt es, ein System zu überdenken. In diesem Sinn danken wir dem Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen. Es ist etwas schade, dass man bei der Frage nach den Gründen der Ausnahmen mit dem Verweis auf das private Interesse grundsätzlich keine Angaben macht. Das ist unnötig und erweckt das Gefühl, dass man etwas zu verstecken hat. Einige Fraktionsmitglieder bezweifeln zudem, dass die Rechtsprechung so klar die Niederlassungsfreiheit höher gewichtet, als das die Antwort des Regierungsrats auf die Frage 5 suggeriert. Es liegt in der Natur der Sache, dass es einfacher und bequemer ist, Ausnahmen einfach zu bewilligen. Wir nehmen zur Kenntnis, dass sich der Regierungsrat für eine weitgehende Aufhebung der Wohnsitzpflicht ausspricht. Für uns ist klar, dass die aktuelle Handhabung unbefriedigend ist und Handlungsbedarf besteht. Ob das in die Richtung des Regierungsrats geht oder ob man die Wohnsitzpflicht stärken möchte, werden wir abschliessend besprechen und dementsprechend vorstössig werden.

Thomas Marbet (SP). Ich kann es relativ kurz machen: Die Fraktion SP/Junge SP ist mit der Beantwortung des Regierungsrats zufrieden. Man entnimmt den Fragen von Marco Lupi - in diesem Sinn danken wir ihm herzlich dafür - dass sie doch etwas Transparenz in diesen Saal werfen. Immerhin haben 53 der insgesamt 62 Beamten und Beamtinnen den Wohnsitz im Kanton Solothurn. Bei neun Personen besteht eine Ausnahme, wie wir lesen konnten. Wir sind der Meinung, dass es richtig ist, wenn die Anstellungsbehörde und nicht die Wahlbehörde über die Ausnahme befindet. Man stelle sich vor, dass man im Kantonsrat im Plenum festlegen würde, ob jemand den Wohnsitz behalten darf oder ob eine Anstellung

überhaupt möglich ist. Die heutige Regelung hat sich bewährt. Es zeigt uns, dass kein grosser Erneuerungsbedarf besteht. So sieht es auch der Regierungsrat. Mindestens ist das der Eindruck, den man bis zur Frage 4 hat. Ab der Frage 5 sieht er es etwas differenzierter und sagt auch, dass man davon abweichen kann. Gleichzeitig definiert der Regierungsrat wieder Ausnahmen, beispielsweise für ihn selber. Insgesamt sind wir mit den Antworten befriedigt. Eine Wohnsitzpflicht ist richtig und Ausnahmen sollen möglich sein.

Fabian Gloor (CVP). Die Wohnsitzpflicht steht schon vom Wesen her im Konflikt mit der Niederlassungsfreiheit. Das wurde vorhin in den Voten angedeutet, aber auch in der Beantwortung der Interpellation. Wir finden zwar nicht, dass die Wohnsitzpflicht weiter aufgehoben werden soll, wie das gewissen Antworten zu entnehmen ist. Speziell in der Aussenwahrnehmung scheint uns ab einer gewissen Funktion innerhalb des Kantons eine direkte Betroffenheit und Verbundenheit als Einwohner oder als Einwohnerin des Kantons förderlich. Aber es ist auch klar, dass der Wohnsitz für eine Stellenbesetzung bestimmt nicht das wichtigste Kriterium darstellen sollte. Es ist wohl auch möglich, sich mit einem Arbeitgeber oder einem Kanton zu identifizieren, ohne dass das zwingend eine Frage des Wohnorts ist. Klar ist aber auch, dass eine Einzelfallprüfung gemacht werden muss, wie das bereits heute der Fall ist. Das ergibt sich aus der Rechtsprechung dazu. Aus unserer Sicht ist das ziemlich eindeutig. So gesehen sind wir von den Antworten soweit befriedigt. Wir sind bereits gespannt darauf, wenn es gewisse Vorstösse dazu geben sollte.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Wir können vor dem Einzelsprecher noch den Grad der Befriedigung aushandeln. Ist die Befriedigung teilweise erfolgt? Können wir das so festhalten (*aus dem Hintergrund wird die Frage bejaht*)? Bestens, vielen Dank.

Rolf Sommer (SVP). Ich spreche mich gegen eine Aufhebung der Wohnsitzpflicht aus. Eine Person, die beim Kanton Solothurn arbeitet, sollte auch hier wohnen. Ich erlebe das in Olten zurzeit. Wir haben so viele Spitzenbeamte, die nicht mehr in Olten wohnen. Sie haben keine Beziehung mehr zu Olten. Ich finde es schade, wenn man die Wohnsitzpflicht immer mehr aufheben will. Ich habe eine Aufhebung in den 90er Jahren erlebt. Vorher musste jeder Beamte in Olten wohnen. Es erfolgte dann eine Aufhebung und es gab immer weitere Aufhebungen. Jetzt haben einige Beamte gar keine Beziehung mehr zu Olten. Aber das ist ein generelles Problem. Denn die Beziehung und das Erleben am Arbeitsort und am Wohnort gehören zusammen. Es ist sehr wichtig, dass man das soziale Netz damit aufbauen kann.

A 0019/2020

Auftrag Fraktion SP/junge SP: Nachtbusangebot im Kanton Solothurn

Es liegen vor:

- a) Wortlaut des Auftrags vom 29. Januar 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 9. Juni 2020:

1. *Vorstosstext.* Der Regierungsrat wird beauftragt, ein geeignetes öffentliches Nachtbusangebot im Kanton Solothurn im Grundangebot aufzunehmen.

2. *Begründung.* Das bisherige Nachtbusangebot scheint zumindest in Teilen des Kantons Solothurn nicht nachhaltig gesichert. Obwohl es gerade bei jungen Einwohnerinnen und Einwohnern des Kantons Solothurn zunehmend beliebt und zu einem unabdingbaren Bestandteil des öffentlichen Verkehrsangebots geworden ist, scheint die Finanzierung durch die Gemeinden und die Tarifverbände schon kurzfristig offen. Ein solches ÖV-Angebot trägt aber zur Attraktivität des Kantons und der Gemeinden bei, erhöht die Verkehrssicherheit und fördert die umfassende Benutzung des ÖV schon und gerade bei Jugendlichen. Zudem würden die Verhandlungen im Rahmen der Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinaus (Tarifverbände) vereinfacht und erst noch fairer, da in den meisten Nachbarkantonen das Nachtangebot bereits heute Bestandteil des Grundangebots ist oder beabsichtigt wird, es einzuführen.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates.* Seit der Einführung wurde das Nachtangebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Nachtangebot) im Kanton Solothurn laufend ausgebaut und erfreut sich grosser Beliebtheit. Momentan verkehren (mit Ausnahme der pandemiebedingten Einschränkungen) im Kanton rund 20 Nachtbuslinien sowie die SBB-Nachtlinie der S3 (SN3). Dieses ÖV-Nachtangebot verteilt sich auf drei

regionale Produkte (Nachtnetze): «Moonliner» in den Bezirken Solothurn/Lebern/Bucheggberg/Wasseramt, die «Nachtwelle» des Tarifverbundes A-Welle in den Bezirken Olten/Gösgen/Gäu/Thal sowie das «TNW-Nachtnetz» des Tarifverbundes Nordwestschweiz in den Bezirken Dorneck/Thierstein und in der Gemeinde Kienberg. Die Tarifierung ist in allen drei Nachtnetzen unterschiedlich. Beim Moonliner kommt eine vom übrigen Tarifsysteem losgelöste Tarifierung zur Anwendung. Das heisst, weder die General- oder Halbtaxabonnemente noch die in der Region sonst üblichen Libero-Fahrausweise und -Abonnemente sind gültig. Es muss ein spezielles Moonliner-Ticket gelöst werden. Für die Benützung des Nachtangebotes in der A-Welle benötigt man einen gültigen Fahrausweis oder ein Abonnement und muss zusätzlich pro Person und Reise einen pauschalen Nachtzuschlag von Fr. 5.00 bezahlen. Dieser Nachtzuschlag soll auf das Fahrplanjahr 2021 hin abgeschafft werden. Für das TNW-Nachtnetz gelten ebenfalls die normalen Fahrausweise und Abonnemente, ein Nachtzuschlag muss hier nicht gelöst werden. Die Kosten für das ÖV-Nachtangebot, welche nicht durch die Fahrausweise abgedeckt sind, werden in den Nordwestschweizer Kantonen Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt jeweils durch die Kantone übernommen. Im Kanton Bern wird das ÖV-Nachtangebot durch die Gemeinden finanziert. Dies entspricht der Situation im Kanton Solothurn, wo sich 99 Gemeinden mit insgesamt rund Fr. 450'000.00 pro Jahr an den drei ÖV-Nachtangeboten beteiligen. Bereits in der Vergangenheit wurden zwei kantonsrätliche Vorstösse eingereicht. Beide Aufträge verfolgten das Ziel, dass das Nachtangebot vom Kanton zu bestellen und vollumfänglich von diesem zu finanzieren ist.

- Der Auftrag A 117/2008 BJD (Auftrag überparteilich: Änderung Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr vom 27.08.2008) wurde mit dem Verweis auf die damals kleine Anzahl Solothurner Gemeinden, welche zu diesem Zeitpunkt vom Nachtangebot profitierten, vom Kantonsrat am 1. Juli 2009 auf Antrag des Regierungsrates als nicht erheblich erklärt.
- Der Auftrag A 195/2011 BJD (Auftrag Susanne Koch Hauser [CVP, Erschwil]: Änderung der Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr vom 09.11.2011) wurde vom Kantonsrat am 7. November 2012 für erheblich erklärt. Das Amt für Verkehr und Tiefbau wurde damit beauftragt, die Kosten für die Integration des ÖV-Nachtangebotes ins Grundangebot zu evaluieren. Der Regierungsrat verzichtete in der Folge mit Beschluss Nr. 2013/717 vom 23. April 2013 darauf, das ÖV-Nachtangebot ins Grundangebot aufzunehmen, um die finanziellen Vorgaben fürs ÖV-Globalbudget einhalten zu können. Der Kantonsrat schloss sich am 3. Juli 2013 dieser Haltung an.

Nach den beiden ablehnenden Beschlüssen hat der Kantonsrat die jährlich verfügbaren Mittel für den öffentlichen Verkehr mit der Massnahme «BJD_K15: Plafonierung ÖV-Leistungen» im Rahmen des Massnahmenplans 2014 auf dem Niveau des Jahres 2015 plafoniert (KRB Nr. SGB 212/2013 vom 26. März 2014). Wie im aktuellen ÖV-Globalbudget 2020/2021 aufgezeigt, ist der Handlungsspielraum inzwischen ausgereizt. So ist die Aufnahme des ÖV-Nachtangebotes in das Grundangebot zwingend mit einer entsprechenden Aufstockung der finanziellen Mittel und damit einer entsprechenden Erhöhung der aktuellen Plafonierung des ÖV-Globalbudgets verbunden. Die Kosten würden sich für den Kanton Solothurn auf schätzungsweise Fr. 600'000.00 belaufen, wovon gemäss dem Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden Fr. 378'000.00 zu Lasten des Kantons Solothurn und Fr. 222'000.00 zu Lasten der Gemeinden gehen würden. Diese Kostenschätzung basiert auf den Defizitgarantien der Gemeinden im Gebiet des Moonliner für das Jahr 2018 sowie auf den Kostenrechnungen der Transportunternehmen für die Gebiete der A-Welle und des TNW für das Jahr 2020. In diesem Betrag sind die geschätzten Mehrkosten infolge des Wegfalls des Nachtzuschlages in der A-Welle berücksichtigt. Diejenigen Gemeinden, welche sich heute an einem Nachtnetz beteiligen, würden bei einer Kostenübernahme des Kantons deutlich entlastet. Gemeinden, welche sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht daran beteiligen, würden nur eine marginale Mehrbelastung erfahren. Für den Kanton Solothurn hätte die Aufnahme des ÖV-Nachtangebots ins Grundangebot den Vorteil, dass der Kanton bei der Angebotsplanung mitbestimmen könnte und so die Möglichkeit hätte, die drei Nachtnetze besser aufeinander abzustimmen. Dies wäre insbesondere auch ein positives Signal an die mitbestellenden Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt, welche heute das Nachtangebot des Kantons Solothurn indirekt oder im Falle der SN3 der SBB sogar direkt mitfinanzieren. Wir nehmen die Begründung des Auftrags zustimmend zur Kenntnis. Von erweiterten Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs können auch andere ÖV-Benutzergruppen profitieren, zum Beispiel Menschen, die im Schichtbetrieb arbeiten oder Personen, die im Gastgewerbe tätig sind. Die Gesellschaft ist im Wandel und das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs sollte der sich damit verändernden Nachfrage entsprechend Rechnung tragen. Dabei ist in der Tat die Grenze zwischen dem Nachtangebot und dem ersten oder dem letzten Kurs des heutigen Grundangebots in einigen Fällen fließend. In der Beantwortung der beiden bisherigen Vorstösse zum Thema wurde jeweils darauf aufmerksam gemacht, dass der Kanton Solothurn das ÖV-Nachtangebot aufgrund § 13 der Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr (Grundangebotsverordnung; BGS 732.4) nicht bestellen darf, da dieser Paragraph die Betriebszeit in der Regel auf 20 Stunden pro Tag limitiert. Wir

haben jedoch Ende 2019 die Revision des kantonalen ÖV-Gesetzes (BGS 732.1) ausgelöst. Im Rahmen dieser Revision soll auch die Grundangebotsverordnung dahingehend angepasst werden, dass der Kanton das ÖV-Nachtangebot bestellen darf. Die neue Rechtsgrundlage soll gemäss dem Terminplan der Gesetzesrevision per 1. Januar 2023 in Kraft treten.

Im Sinne einer Übergangslösung für das Jahr 2022 sehen wir vor, die Mittel für die Integration des ÖV-Nachtangebots in das Grundangebot mit dem Globalbudget öffentlicher Verkehr für die Jahre 2022 und 2023 zu beantragen. Damit könnte der vorliegende Auftrag bereits ab Fahrplan 2022 umgesetzt werden.

4. *Antrag des Regierungsrates.* Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut: Der Regierungsrat wird beauftragt, die Angebotserweiterung im Rahmen der laufenden Revision des ÖV-Gesetzes zu berücksichtigen und ein geeignetes, öffentliches Nachtbusangebot im Kanton Solothurn - ab dem Fahrplanjahr 2022 - in das Grundangebot aufzunehmen.

b) Zustimmender Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 2. Juli 2020 zum Antrag des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Der Erstunterzeichner Markus Ammann hat seinen ursprünglichen Wortlaut zugunsten des Antrags des Regierungsrats und der Kommission zurückgezogen.

Marianne Wyss (SP), Sprecherin der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. An ihrer 27. Sitzung vom 2. Juli 2020 hat die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission den Auftrag der Fraktion SP/Junge SP an den Regierungsrat, ein geeignetes öffentliches Nachtbusangebot im Kanton Solothurn in das Grundangebot aufzunehmen, besprochen und behandelt. Mit 15:0 Stimmen hat die Kommission den Antrag an den Kantonsrat gestellt, die Erheblicherklärung mit folgendem geänderten Wortlaut anzunehmen: «Der Regierungsrat wird beauftragt, die Angebotserweiterung im Rahmen der laufenden Revision des ÖV-Gesetzes zu berücksichtigen und ein geeignetes, öffentliches Nachtbusangebot im Kanton Solothurn - ab dem Fahrplan 2022 - in das Grundangebot aufzunehmen.» Die Angst, dass mit der Abschaffung des Nachttarifzuschlags von fünf Franken auch das Nachtbusangebot verschlechtert wird, war der Grund der Eingabe der Fraktion SP/Junge SP. Es hat ein gesellschaftlicher Wandel stattgefunden. Viele Leute, die heute mit dem ÖV in den Ausgang gehen, erwarten, dass auch bei der Rückfahrt in der Nacht die notwendigen ÖV-Angebote wieder bereitstehen. Das Nachtbusangebot wird vor allem von Jugendlichen an Wochenenden genützt. Momentan ist das Angebot leider coronabedingt eingestellt. Wie in der Antwort des Regierungsrats zu lesen ist, wurde die Forderung für eine Änderung der Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr schon mehrfach geäussert. Seit der Einführung des Nachtbusangebots wurde das ÖV-Nachtangebot im Kanton Solothurn laufend ausgebaut und erfreut sich grosser Beliebtheit. Derzeit werden im Kanton rund 20 Nachtbuslinien betrieben und man kann es als Erfolg bezeichnen, wenn sie fahren können. Momentan wird das ÖV-Gesetz revidiert, damit künftig ein öffentliches Nachtbusangebot in das Grundangebot aufgenommen werden kann. Das war mit der bestehenden ÖV-Gesetzgebung schwierig umsetzbar. Dadurch entstehen aber Mehrkosten. Die Aufnahme der ÖV-Nachtangebote in das Grundangebot ist zwingend mit einer entsprechenden Aufstockung von finanziellen Mitteln und damit einer entsprechenden Erhöhung der aktuellen Plafonierung des ÖV-Grundangebots verbunden. Es geht in erster Linie nicht um einen Ausbau des ÖV-Nachtangebots, sondern um eine Harmonisierung dieser Nachtangebote im Kanton. Die Harmonisierung sollte einerseits nach aussen, aber auch nach innen vollzogen werden. Künftig sollen ÖV-Nachtangebote gleich behandelt werden wie das normale ÖV-Grundangebot. Der Kantonsrat kann im Rahmen des ÖV-Globalbudgets im Budgetprozess darüber befinden. Aus Sicht des Amts für Verkehr und Tiefbau (AVT), Abteilung ÖV, soll bei den bestehenden Tarifen eine Harmonisierung entstehen. So sind die Tarife für Moonliner bedeutend höher. Das Generalabonnement und das Halbtaxabonnement werden nicht anerkannt. Einige Nachtbusangebote beziehen fünf Franken pro Fahrt. Es wird daran gearbeitet, dass die üblichen Tarife gelten. Das ist gegenüber dem Bund wichtig, wenn er die Angebote mitfinanzieren soll. Der Bund verlangt, dass die normalen Tarife gelten müssen. Momentan zahlen 99 Gemeinden ihre Beiträge an die Nachtbusnetze. Die Gemeinden haben im Jahr 2018 insgesamt rund 450'000 Franken für die Bestellung von Nachtangeboten ausgegeben. Wenn der Nachtzuschlag von fünf Franken aufgehoben wird, müssten diese Gemeinden, die an die A-Welle und an die Nachtwelle angeschlossen sind, mehr bezahlen. Wenn der vorliegende Auftrag umgesetzt wird und diese Nachtangebote in das Grundangebot aufgenommen werden, rechnen wir für den Kanton mit Mehrkosten von insgesamt 600'000 Franken. Darin enthalten ist auch ein Anteil für die Nachtlinien der SBB im Laufental. Im

Moment zahlt der Kanton dafür keine Beiträge. Die Kosten werden von unseren Nachbarkantonen alleine getragen und wir können nur davon profitieren. Der Kanton Solothurn hat kein Nachtangebot bestellt. Der Zug hält zwar gleichwohl an den Haltestellen im Kanton Solothurn. Ein gutes Nachtangebot fördert die Standortattraktivität unseres Kantons. In diesem Sinn empfiehlt die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission, das Geschäft mit dem geänderten Wortlaut gemäss Antrag des Regierungsrats erheblich zu erklären.

Verena Meyer-Burkhard (FDP). Bereits anlässlich der letzten Session hat einen beim Zuhören der Beschlüsse mit Kostenfolgen ein ungutes Gefühl befallen. Kommende Generationen werden die riesigen Schulden zurückzahlen müssen und sie werden lange daran zu kauen haben. Jetzt geht es bei diesem Auftrag genau um diese Jugend, die Generation, die ich soeben angesprochen habe. Ist es tatsächlich intelligent, angesichts der Verschuldung, die bedingt durch Corona auf uns zukommt, das Nachtangebot in das Grundangebot aufzunehmen und damit jährlich wiederkehrende Kosten von rund 600'000 Franken auszulösen? Können die Gemeinden bei einem echten Bedürfnis nicht genug Unterstützung leisten und das Defizit selber übernehmen, so dass man den Kanton aus der Finanzierung raushalten kann? Bereits jetzt machen die Gemeinden in den drei Nachtbusregionen das schon so. Wir haben auch diskutiert, ob ein Betrag von fünf Franken für eine junge Person, die vielleicht ein Konzert mit einem Eintritt von 80 Franken besucht hat, für einen sicheren Rücktransport wirklich zu viel verlangt ist. Genau diesen Nachtzuschlag will man jetzt abschaffen. Die Sicherheit und ein sicherer Transport müssen einem fünf Franken wert sein. Warum soll der Kanton ein Angebot aufrechterhalten, sogar flächendeckend ausbauen, das längst nicht in allen Regionen genügend Nachfrage kennt respektive die Nachfrage zum Teil sogar rückläufig ist? Die Fraktion FDP.Die Liberalen hat sich anlässlich der Fraktions-sitzung einige kritische Fragen gestellt und längere Diskussionen geführt. Wir sind der Meinung, dass man es den regionalen Gemeinden überlassen soll, wie die Angebote ausgestaltet sein sollen. Zudem würden wir hier wieder einen Beschluss auf kantonaler Ebene fassen, der mit 220'000 Franken fast zur Hälfte - oder auf jeden Fall zu zwei Fünftel - von den Gemeinden mitfinanziert werden müsste. Die Kosten im ÖV sind im Moment plafoniert. Wenn man das Globalbudget ausbauen will, so gibt es Regionen, bei denen man das Augenmerk vermutlich eher auf das Angebot richten sollte. Wie Sie wissen, komme ich aus der Region mit dem Halbtagestakt. In Zeiten von knappen Mitteln muss man Prioritäten setzen. Und diese sind nicht in der Nacht zu finden. Die Fraktion FDP.Die Liberalen ist nicht gegen den ÖV; findet aber, dass man die Prioritäten am richtigen Ort setzen muss. Selbstverständlich gibt es in der Fraktion auch eine Gruppe, die der Meinung ist, dass es jetzt Zeit sei für eine Aufnahme dieses Angebots in das Grundangebot. Die Fraktion FDP.Die Liberalen lehnt daher den Antrag des Regierungsrats mit grossem Mehr ab. Etwa ein Drittel der Fraktion wird jedoch zustimmen.

Hardy Jäggi (SP). Der Auftrag von unserer Fraktion bezweckt eine Harmonisierung des Nachtbusangebots in unserem Kanton. Zudem soll die Bestellung dieses Angebots durch den Kanton erfolgen und damit das Angebot langfristig gesichert werden. Ein gut ausgebautes und harmonisiertes Nachtbusangebot steigert unserer Meinung nach die Verkehrssicherheit und auch die Standortattraktivität. Hier möchte ich meiner Vorrednerin widersprechen. Ich bin zwar sonst auch für die Gemeindeautonomie, aber wenn jede Gemeinde selber entscheidet, ob sie mitmachen will oder nicht, dann werden wir nie zu einer Harmonisierung gelangen. Die anderen Kantone rund um uns herum haben bereits eine Harmonisierung erreicht oder arbeiten im Moment daran. Es würde absolut Sinn machen, wenn der Kanton Solothurn nachzieht. Es ist bei weitem nicht so, dass die Busangebote, die schlechte Frequenzen aufweisen, auf Biegen und Brechen aufrechterhalten werden, es sei denn, dass es dafür ganz spezielle Gründe gibt. Selbstverständlich wird das regelmässig überprüft. Unsere Fraktion gewichtet alle diese Punkte in der Kosten-Nutzen-Analyse als sehr hoch. Wir erachten die Mehrkosten für den Kanton als vertretbar. In der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission war dieser Auftrag vollkommen unbestritten. Dem geänderten Wortlaut wurde, wie wir es schon gehört haben, mit 15:0 Stimmen ohne Enthaltungen zugestimmt. Ich hoffe sehr, dass meine Kollegen und Kolleginnen standhaft geblieben sind und vielleicht noch ein paar Fraktionsmitglieder überzeugen konnten, hier auch zuzustimmen. Unsere Fraktion hat den ursprünglichen Wortlaut zugunsten des Wortlauts des Regierungsrats zurückgezogen. Auch wenn im Moment niemand das Nachtbusangebot nützen kann, weil schliesslich niemand irgendwohin in den Ausgang gehen kann, so ist jetzt der richtige Zeitpunkt da, um über eine Harmonisierung und über die Aufnahme in das ÖV-Gesetz zu entscheiden. Das ÖV-Gesetz befindet sich im Moment in der Überarbeitung. Im Namen der Fraktion SP/Junge SP bitte ich Sie, dem geänderten Wortlaut des Regierungsrats zuzustimmen, der Bevölkerung unseres Kantons ein attraktives Nachtbusangebot zu ermöglichen und das auch langfristig zu sichern.

Peter Kyburz (CVP). An den letzten Jugendpolittagen war das Nachtangebot von Zug und Bus immer wieder ein sehr grosses Thema. Aber auch persönlich erlebe ich als Lokführer immer wieder, dass ein grosses Bedürfnis vorhanden ist. So habe ich zum Beispiel vor Corona in einer ganz gewöhnlichen Märznacht vom Freitag auf den Samstag eine S-Bahn von Aarau nach Winterthur geführt. Am Morgen um zwei Uhr habe ich in Zürich bei einer 500 Meter langen Doppelstock-Komposition so eingeladen, dass der Zug voll war. Am Morgen um drei Uhr von Zürich ins Limmattal standen in der zweiten Klasse nur noch Stehplätze zur Verfügung. Klar, im Kanton Solothurn haben wir nicht ganz so viele Reisende in den Bussen. Aber unsere Busse und Züge sind im Kanton auch gut ausgelastet. Es geht nicht nur um die Busse, sondern es geht beispielsweise auch um die S3 im Laufental, die den Kanton Solothurn betrifft. Es gibt also beides. Heute wird das Nachtangebot von den Gemeinden finanziert. Die ganz grosse Gefahr besteht darin, dass wir ein Chaos haben, falls sich eine Stadt oder mehrere Gemeinden aus der Finanzierung verabschieden. Wir könnten das Angebot nicht mehr weiterführen. Daher ist die CVP/EVP/glp-Fraktion der Meinung, dass man diesem Auftrag zustimmen und das Nachtangebot nachhaltig entwickeln soll. Klar ist, dass die Plafonierung des Globalbudgets vermutlich angehoben oder aufgehoben werden muss. Der Zuschlag von fünf Franken wurde im Tarifverbund Nordwestschweiz nur ganz kurz erhoben. Man hat ihn wieder abgeschafft und die Gemeinden im Kanton Solothurn haben die Kosten übernommen. Ab dem letzten Fahrplanwechsel hat nun aber der mächtige Zürcher Verkehrsbund, der quasi als Marktführer in der regionalen Verkehrsleistung gilt, diesen Nachtzuschlag abgeschafft. Damit hatte die A-Welle, an der wir im unteren Teil des Kantons beteiligt sind, keine andere Möglichkeit, als diesen Zuschlag ebenfalls abzuschaffen. Sonst würde es heissen, dass man in Zukunft bei einer Fahrt über die Kantonsgrenzen hinweg auf dem Handy auf den Knopf drücken und fünf Franken bezahlen müsste, wenn der Zuschlag nur in unserem Kanton erhoben wird. Wir bitten Sie, diesem Auftrag zuzustimmen, so dass wir nach Corona für dieses wichtige ÖV-Angebot bereit sind. So können wir die übermüdeten Reisenden nach dem Ausgang im Zug und im Bus wieder sicher nach Hause fahren und wir haben weniger Unfälle auf den Strassen und an anderen Orten. Wir vom Lokführerpersonal sind bemüht, an den Endstationen eine Wecktour durch den Zug zu unternehmen. Es gibt immer wieder Leute, die erstaunt sind, dass sie schon an der Endstation angekommen sind - aber es ist jeweils bald schon Morgen und der nächste Zug fährt dann wieder.

Anna Engeler (Grüne). Wir freuen uns, dass der Regierungsrat diesen Auftrag so positiv aufgenommen hat. Auch wenn das Nachtbusangebot aktuell kaum intensiv genutzt wird - wir haben es gehört - so gibt es wieder eine Zeit danach. Das Nachtbusangebot bietet Jugendlichen und anderen Nachtschwärmern die Möglichkeit, das Nachtleben ausschweifend zu geniessen und trotzdem für sie und für andere sicher wieder nach Hause zu kommen. Das Angebot bedeutet dabei nicht nur für die Jugendlichen, sondern auch für deren Eltern eine gewisse Freiheit und Sicherheit. Es erlaubt einem vielleicht auch, das eine oder andere alkoholhaltige Getränk zu sich zu nehmen, ohne auf dem Heimweg entweder illegal als Sicherheitsrisiko für sich und für andere im eigenen Auto oder für viel Geld mit dem Taxi nach Hause zu gelangen. Das kulturelle Angebot und Nachtleben zu geniessen darf nicht ein Privileg derjenigen sein, die das Glück haben, zentrumsnah zu wohnen. Es soll auch nicht nur denjenigen offenstehen, die über ein eigenes Fahrzeug verfügen oder über mehr der weniger freiwillige Privatchauffeure. Ein Nachtbusangebot ist also auch eine Frage der Chancengleichheit. Zudem trägt ein solches Angebot zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bei, wenn der öffentliche Verkehr auch zu später Stunde noch genutzt werden kann. Es ist, wenn auch nur ein Mosaikstein, doch ein Teil eines Angebots, das uns helfen kann, einen ökologisch vertretbareren Verkehrsmix zu erreichen. Der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ist nämlich, wie uns Grünen immer wieder gesagt wird, nur dann machbar, wenn das Angebot mit möglichst wenig Verzicht einhergeht. Die vom Regierungsrat aufgezeigten Mehrkosten, die mit der Aufnahme des Nachtbusangebots in das Grundangebot entstehen würden, stehen in unserer Sicht in einem guten Verhältnis zu den genannten Vorteilen - dies auch zu den Vorteilen, die von meinem Vorredner erwähnt wurden. Sie leisten einen Beitrag zur Standortattraktivierung und zur mittelfristig wünschenswerten Entwicklung im Verkehrsmix. Wir freuen uns daher, dass der Regierungsrat diesen Auftrag mit einem geänderten Wortlaut erheblich erklären möchte und bitten Sie, diesem Antrag zu folgen.

Markus Dick (SVP). Dieser Auftrag ist Ausdruck einer ganz bestimmten Geistes-, vor allem aber einer Anspruchshaltung. Wir haben gehört, dass es locker möglich ist, Dutzende bis Hunderte von Franken im Ausgang, sei es im Restaurant, im Kino, im Theater, für Konzerte, in Discos, Clubs oder Bars auszugeben, aber einen Extra-Fünfliber für den Bus für den Heimweg soll dann nicht mehr drinliegen. Den Verursachern sollen die Mehrkosten erlassen werden, weil es so sozial ist. In der Tat wäre es aber gerade das nicht. Warum sollen diejenigen bezahlen, die um diese Zeit grösstenteils immer zuhause auf dem Sofa

oder im Bett liegen? Es ist auch eigenartig, wenn man sonst vom Verursacherprinzip spricht, insbesondere für Dienstleistungen der Verwaltung oder beispielsweise bei der Verursachung von CO₂. Aber gerade hier, bei Partys und vor allem auf dem Heimweg von der Party soll es dann nicht möglich sein, einen angemessenen Beitrag daran zu leisten. Andere Instanzen haben bereits entschieden. Das haben wir vorhin schon gehört. Sie verzichten auf die Selbstbeteiligung der Verursacher. Diese Kosten wollen wir jetzt einfach auf die Allgemeinheit überwälzen. Es sei ja nur eine marginale Mehrbelastung für die Gemeinden, die das A nicht wollen und B offenbar auch nicht brauchen. So sind es Tausende von marginalen Mehrbelastungen, die letztendlich zu den Steuersätzen führen, die wir haben. Speziell Verena Meyer-Burkhardt möchte ich sagen, dass wir schon dafür wären, dass die Busse beispielsweise im Bucheggberg ausgebaut werden, wenn wir tatsächlich viel zu viel Geld in diesem Kanton haben. Sie sollen für Leute auf dem Weg zur Arbeit ausgebaut werden, anstatt für diejenigen, die auf dem Heimweg von der Party sind. Wir entwickeln uns hin zu einer 24-Stunden-Gesellschaft, vorausgesetzt, dass wir genügend Strom für das Licht haben. Im Moment sind wir davon aber noch weit entfernt. Das aktuelle Mengengerüst rechtfertigt diesen Mehraufwand für die Allgemeinheit nicht. Heute haben wir weniger Arbeitsgänger, sondern praktisch nur Partygänger, die mit diesen Nachtangeboten unterwegs sind. Vor dem Hintergrund von Corona und den damit verbundenen Mehrausgaben und Mindereinnahmen sollte der Kantonsrat endlich die Grösse haben, gewissen Ansprüchen eine Absage zu erteilen und auf eine verursachergerechte Finanzierung zu pochen. Ich nehme kurz noch Bezug auf das, was wir jetzt vermehrt hinsichtlich der Standortattraktivität gehört haben. Ich bin zu 100% davon überzeugt, dass der Standort des Kantons Solothurn mehr durch eine vernünftige Steuerpolitik gefördert wird, als durch eine laufende Begünstigung vom - in diesem Sinn - Partyvolk oder von ungebremsten Ansprüchen. Eine sehr grosse Mehrheit der SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen, diesen Auftrag abzulehnen. Ich bitte Sie, dem so zu folgen.

Markus Ammann (SP). Ich habe zwei-, dreimal gehört, dass es um den Fünfliber geht, den die Jungen nicht mehr bereit sind zu zahlen. Das stimmt so nicht. Die Jungen - ich gehe davon aus, dass es vor allem junge Menschen sind beziehungsweise ich sehe vor allem Junge in diesen Bussen - waren bisher bereit, die fünf Franken zu bezahlen. Sie haben das Angebot, wie es bisher bestand, rege genutzt. Das heisst, dass es effektiv ein Angebot ist, für das sie durchaus bereit waren zu zahlen. Das Problem liegt nicht dort. Die Tarifverbände haben gesagt, dass das Angebot so rege genutzt wird, dass es eigentlich zum Grundangebot des öffentlichen Verkehrs gehört. Das war die Ursache. Daraufhin haben die Verkehrsverbände entschieden, auf den Fünfliber zu verzichten und eine Aufnahme ins Grundangebot vorzunehmen. Das ist der Mechanismus. Es sind nicht die Jungen, die nicht bereit sind, fünf Franken zu bezahlen, wenn sie in den Ausgang gehen. Das stimmt einfach nicht. Die Tarifverbände haben gesagt, dass es ins Grundangebot gehört und durch die Öffentlichkeit zu finanzieren ist. Das hatte zur Folge, dass es in den Kantonen rund um uns herum im Grundangebot enthalten ist. Der Kanton Solothurn ist einer der letzten Kantone in dieser Region, der das noch nicht gemacht hat. Ich möchte hier Klarheit schaffen. Es sind nicht die Jungen, die den Betrag von fünf Franken nicht bezahlen wollen.

Roland FÜRST (Vorstehender des Bau- und Justizdepartements). Die Kommissionssprecherin hat das Geschäft sehr ausführlich und detailliert vorgestellt. Ich kann deshalb das abgekürzte Verfahren wählen. Das ganze Nachtangebot ist nicht das erste Mal Thema im Kantonsrat. Ich höre es immer wieder nach den Jugendpolitiktagen, es wird dann immer zu einem Anliegen, sozusagen zum Hauptthema. Wir hatten im Kantonsrat bereits zwei Aufträge, die genau das thematisiert haben. Bislang bestanden immer zwei Hindernisse, dass wir dazu Ja sagen konnten. Einerseits ist es das bestehende ÖV-Gesetz, andererseits ist es die Plafonierung des ÖV-Globalbudgets. Seit 2014 gibt es dort einen Deckel, in den vergangenen sieben Jahren hat nie eine Verteuerung stattgefunden. Das ÖV-Gesetz befindet sich im Moment in Revision. Es ist vorgesehen, dass man den Passus aufnimmt, dass das ÖV-Gesetz kein Hindernis mehr ist und dass man das Nachtbusangebot in das Grundangebot übernehmen könnte. Bei der Plafonierung hat der Kantonsrat jederzeit die Möglichkeit und Gelegenheit, diese mit der Erheblicherklärung des vorliegenden Auftrags aufzuheben. Das muss man ehrlicherweise so sagen. Damit würde man den Deckel aufheben, denn es hätte nicht mehr Platz darin. Auf der anderen Seite ergeben sich aber auch grosse Vorteile mit der Übernahme des Nachtbusangebots in das Grundangebot. Wir haben eine bessere Abstimmung mit den Nachbarkantonen. Das scheint uns sehr wichtig zu sein. Es ist ein Akt der Fairness gegenüber den Nachbarkantonen, die diese Linien heute schon mitfinanzieren. Die Harmonisierung wurde in diesem Zusammenhang angesprochen. Es wurde heute eigentlich immer nur von den Jugendlichen gesprochen. Man kann durchaus sagen, dass auch andere ÖV-Benutzergruppen von den erweiterten Betriebszeiten profitieren. Denken wir an die Personen, die im Schichtbetrieb oder in der Gastronomiebranche arbeiten. Hinsichtlich der Mehrkosten versus der genannten Vorteile muss der Kantonsrat abwägen. Der

Regierungsrat sieht die Vorteile gewichtiger und dankt Ihnen für die Zustimmung. Ich komme noch auf ein Missverständnis zu sprechen, das ich in zwei, drei Voten gehört habe. Die Gemeinden bezahlen nicht mehr, wenn man diesem Auftrag zustimmt. Sie bezahlen heute das Angebot zum Teil selber. Wenn es der Kanton übernimmt, werden die Gemeinden, die heute das Nachtangebot anbieten, entsprechend entlastet.

Für Erheblicherklärung	grosse Mehrheit
Dagegen	x Stimmen
Enthaltungen	x Stimmen

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Der Antrag wird mit einigen Gegenstimmen erheblich erklärt.

A 0005/2020

Auftrag Christian Thalmann (FDP.Die Liberalen, Breitenbach): Abschaffung des Heimatscheines

Es liegen vor:

- a) Wortlaut des Auftrags vom 28. Januar 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 9. Juni 2020:

1. *Auftragstext.* Der Regierungsrat wird ersucht, die entsprechende Vollzugsverordnung (Bürgerrechtsverordnung, BGS 112.12) zu ändern, damit der Heimatschein – als physisches Relikt des vorletzten Jahrhunderts – abgeschafft werden kann.

2. *Begründung.* Nach erfolgter Teilrevision des Zivilgesetzbuches Art. 43a, Abs. 4 (Beurkundung des Personenstands, in Kraft seit 1.1.2019) sind unseres Erachtens die Voraussetzungen seitens des Bundes gegeben, vollumfänglich auf die Ausstellung eines physischen Heimatscheines zu verzichten. Dank moderner elektronischer Plattformen «INFOSTAR» ist die Ausstellung eines physischen Heimatscheines und dessen Verwaltung nicht mehr angebracht. Mit der Abschaffung dieses Papiers werden Bürger sowie kantonale und kommunale Behörden von administrativem Ballast befreit. Nebenbei fallen für den Bürger Gebühren – wenn auch marginal – weg.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates.* Bis 30. Juni 2004 existierte auf Bundesebene die Verordnung über den Heimatschein vom 22. Dezember 1980 (SR 143.12). Darin war in Art. 1 geregelt, dass der Heimatschein der Bürgerrechtsausweis der Schweizer Staatsangehörigen im Inland ist (Abs. 1) und die Kantone anordnen können, dass der Heimatschein bei der Niederlassung hinterlegt wird (Abs. 2). Mit der Inkraftsetzung der Zivilstandsverordnung vom 28. April 2004 (ZStV; SR 211.112.2) per 1. Juli 2004 wurde die Verordnung über den Heimatschein aufgehoben. Seit 2005 wird der Personenstand schweizweit ausschliesslich durch Eingabe in die Zentrale Datenbank INFOSTAR (= Informatisiertes Stadesregister) beurkundet (vgl. BSK ZGB I-Lardelli, Art. 39 N 1). Der vorliegende Auftrag verlangt nun die Abschaffung des Heimatscheines. Es sollen im Kanton Solothurn somit keine «physischen» Heimatscheine mehr ausgestellt werden können. Eine vollständige Abschaffung des Heimatscheines in diesem Sinne ist jedoch nicht möglich. Nach Ziffer 1.1 des Anhangs 1 zur Verordnung über die Gebühren im Zivilstandswesen vom 27. Oktober 1999 (ZStGV; SR 172.042.110) haben die Zivilstandsämter für eine Gebühr von 30 Franken eine Urkunde, eine Bestätigung, eine Bescheinigung oder eine schriftliche Auskunft betreffend ein Zivilstandsereignis, einen Sachverhalt, den Personenstand oder das Bürgerrecht einer Person auszustellen. Dies umfasst auch ein Dokument mit dem Inhalt eines Heimatscheines, welches somit gemäss bundesrechtlichen Vorgaben beim Zivilstandsamt des Heimatortes bestellt werden kann. Der Begriff Heimatschein kommt – auch wenn die Verordnung über den Heimatschein aufgehoben wurde – in der Bundesgesetzgebung noch an mehreren Stellen vor. Beispielsweise in Art. 3 des Bundesgesetzes über die politischen Rechte vom 17. Dezember 1976 (BPR; SR 161.1) oder in den Art. 4, 5 und 17 der Verordnung des EJPD über die Ausweise für Schweizer Staatsangehörige vom 16. Februar 2010 (SR 143.111). Schliesslich sehen derzeit noch die Mehrzahl der Kantone vor, dass der Heimatschein bei der Einwohnergemeinde des Wohnsitzes zu hinterlegen ist. Mit einer vollständigen Abschaffung des Heimatscheines würde es Personen mit Heimatort im Kanton Solothurn und Wohnort in einem anderen Kanton, welcher die Hinterlegungspflicht noch vorsieht, verunmöglicht, dieser nachzukommen. Aus diesen Gründen kann der Heimatschein im Kanton Solothurn also nicht vollständig abgeschafft werden. In Art.

6 Bundesgesetz über die Harmonisierung der Einwohnerregister und anderer amtlicher Personenregister vom 23. Juni 2006 (Registerharmonisierungsgesetz, RHG; SR 431.02) wird der minimale Inhalt der Einwohnerregister festgelegt. Dazu gehören beispielsweise der amtliche Name und die anderen in den Zivilstandsregistern beurkundeten Namen einer Person, das Geburtsdatum und der Geburtsort, der Heimatsorte bei Schweizerinnen und Schweizern, das Geschlecht und der Zivilstand. Alle diese Informationen sind unter anderem im Heimatschein enthalten. Nach Art. 5 RHG müssen die Register in Bezug auf den erfassten Personenkreis aktuell, richtig und vollständig sein. § 6 Abs. 1 der Verordnung über die Harmonisierung amtlicher Register vom 12. März 2008 (RegV; BGS 131.51) legt zur Sicherstellung der Vorgabe von Art. 5 RHG fest, dass als Grundlage der Erfassung der Schweizer Bürger und Bürgerinnen im Einwohnerregister ausschliesslich das Zivilstandsregister (INFOSTAR/Heimatschein) dient. Da die Einwohnerkontrollen sich somit für die Erfassung der Daten der Schweizer Bürger und Bürgerinnen alternativ auf INFOSTAR oder den Heimatschein stützen können, wäre jedoch eine Abschaffung der Hinterlegungspflicht für den Heimatschein denkbar. Derzeit haben die Einwohnergemeinden aber noch keinen Zugriff auf INFOSTAR, weshalb auch die Abschaffung der Hinterlegungspflicht derzeit noch nicht tunlich wäre. Der Antwort des Bundesrates auf die Interpellation von Andrea Caroni vom 25. September 2018 »Wann hat der Heimatschein ausgedient?« (18.3818) kann unter anderem folgendes entnommen werden: «Mit dem neuen Artikel 43a Absatz 4 Ziffer 6 des Zivilgesetzbuches (ZGB, SR 210; BBl 2017 7899), der voraussichtlich auf den 1. Januar 2019 in Kraft treten wird, wird die Grundlage dafür geschaffen, dass die Kantone für die Einwohnerdienste technisch einen elektronischen Zugriff im Abrufverfahren auf das Informatisierte Personenstandsregister (INFOSTAR) einrichten können. Sollten die Kantone von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, so ist bei der polizeilichen Anmeldung auf einer Gemeinde der Nachweis des Schweizer Bürgerrechts in Form eines papiernen Heimatscheins nicht mehr erforderlich, da die Einwohnerdienste die für die Registrierung notwendigen Personalien direkt in INFOSTAR abfragen können. Der Bundesrat geht deshalb davon aus, dass in diesen Kantonen das Erfordernis der Vorlage eines Heimatscheins in Form eines physischen Dokuments gemäss Artikel 36 BV keinem öffentlichen Interesse mehr entsprechen und mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit nicht länger in Einklang stehen dürfte. [...] Der Bundesrat rechnet heute damit, dass das Abrufverfahren für Einwohnerdienste ab 2024 an die Hand genommen werden kann. Diese Vorlaufzeit hat zwei Gründe: Erstens sieht die aktuelle Anwendung INFOSTAR die Umsetzung einer elektronischen Abrufschnittstelle für die Einwohnerdienste nicht vor. Zweitens wird INFOSTAR zurzeit neu gebaut («INFOSTAR New Generation»). Die neue Lösung soll per Mitte 2023 produktiv sein. Aus Ressourcengründen werden, wie bei der Überholung von Grosssystemen üblich, Anpassungen und Ausbauten am bestehenden System auf das Notwendigste beschränkt (System Freeze)» Eine Abschaffung der Hinterlegungspflicht des Heimatscheins ist daher erst möglich und dann aber auch sinnvoll, sobald die solothurnischen Einwohnerkontrollen Zugriff auf INFOSTAR haben (voraussichtlich frühestens ab dem Jahr 2024). Daher ist der Wortlaut des Auftrages entsprechend anzupassen. Der Heimatschein ist derzeit in der kantonalen Gesetzgebung nicht nur in der vom Verfasser des Auftrages angerufenen Vollzugsverordnung zum Gesetz über das Kantons- und Gemeindebürgerrecht vom 4. Dezember 2006 (Bürgerrechtsverordnung; BGS 112.12) erwähnt. Er findet sich auch – wie oben bereits erwähnt – in § 6 der RegV sowie in § 10 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 22. September 1996 (GpR; BGS 113.111). Es würde daher zu kurz greifen, wenn nur die Bürgerrechtsverordnung geändert würde.

4. *Antrag des Regierungsrates.* Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut: Sobald die solothurnischen Einwohnerkontrollen Zugriff auf INFOSTAR haben, ist die solothurnische Gesetzgebung dermassen zu ändern, dass der Heimatschein nicht mehr bei der Einwohnergemeinde des Wohnsitzes hinterlegt werden muss.

- b) Zustimmender Antrag der Sozial- und Gesundheitskommission vom 26. August 2020 zum Antrag des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Der Erstunterzeichner Christian Thalman hat seinen ursprünglichen Wortlaut zugunsten des Antrags der Sozial- und Gesundheitskommission und des Regierungsrats zurückgezogen.

Barbara Leibundgut (FDP). Christian Thalman fordert die Abschaffung des Heimatscheins. Nach der erfolgten Teilrevision des Zivilgesetzbuches Art. 43 a, Absatz 4 per 1. Januar 2019 seien die Voraussetzungen seitens des Bundes gegeben, dass man auf die Ausstellung eines physischen Heimatscheins verzichten kann. In der elektronischen Plattform «INFOSTAR», also im informatisierten Standesregister,

wird schweizweit der Personenstand ausschliesslich durch die Eingabe in die zentrale Datenbank beurkundet. Damit können falsch erfasste Namen korrigiert werden. Pro Person wird nur noch ein Personenstand erfasst. Für die Abschaffung des Heimatscheins ist es aber gemäss den Aussagen des Regierungsrats sowie des zuständigen Amtschefs noch zu früh. Zum Heimatschein wird auf der Bundesebene vieles geregelt. Auf Kantonsebene wird der Heimatschein gemäss dem Gesetz über die politischen Rechte (GpR) für die Festlegung der Stimmenberechtigung gebraucht. Die Bezugsberechtigung des Heimatscheins ist in der Bürgerrechtsverordnung geregelt. Somit müssten sowohl die Bürgerrechtsverordnung wie auch das GpR geändert werden. Ganz auf den Heimatschein zu verzichten, wäre wegen der Bundesregelungen und wegen der Vorgaben der anderen Kantone noch nicht möglich. So wäre es beispielsweise Bürgerinnen und Bürgern aus dem Kanton Solothurn nicht möglich, in einem Kanton, der den Heimatschein noch nicht abgeschafft hat, der Pflicht nachzukommen, den Heimatschein bei der Wohnsitznahme zu hinterlegen. In der Antwort legt der Regierungsrat glaubhaft dar, dass die Abschaffung des Heimatscheins zwar sinnvoll, jedoch wegen der Überarbeitung von INFOSTAR noch verfrüht sei. Gemäss Auskunft des Bundes wird die neue Lösung von INFOSTAR Mitte 2023 produktiv sein. Die Abschaffung des Heimatscheins ist sinnvoll, sobald die solothurnischen Einwohnerkontrollen Zugriff auf INFOSTAR haben. Voraussichtlich wird dies frühestens ab dem Jahr 2024 der Fall sein. Daher möchte der Regierungsrat den Wortlaut entsprechend anpassen. In der Diskussion in der Sitzung der Sozial- und Gesundheitskommission vom 26. August 2020 wurden insbesondere Fragen bezüglich des Heimatscheins gestellt. Dieser wird auch ziemlich häufig gebraucht. Es gibt bereits einzelne Kantone, die diesen Heimatschein abgeschafft haben. Wenn in diesen Kantonen jemand seine korrekten Personenstandsdaten angeben muss, werden die Angaben bei den Zivilstandsämtern nachgefragt. Dadurch entstehen für die Bürger und Bürgerinnen Kosten. Die Sozial- und Gesundheitskommission war sich in der Diskussion einig, dass möglichst schweizweit eine gleichzeitige flächendeckende Abschaffung des Heimatscheins nach der Fertigstellung von INFOSTAR erfolgen soll. Aus diesem Grund hat die Kommission einstimmig beschlossen, die Erheblicherklärung mit dem geänderten Wortlaut des Regierungsrats beim Kantonsrat zu beantragen. Gerne gebe ich an dieser Stelle die Meinung der Fraktion FDP.Die Liberalen bekannt. Auch wenn es sehr lange dauert, bis die Umsetzung erfolgt, stimmt die Fraktion FDP.Die Liberalen der Erheblicherklärung einstimmig zu.

Stefan Oser (SP). Wir von der Fraktion SP/Junge SP begrüssen die Idee und die Stossrichtung des vorliegenden Auftrags von Christian Thalmann und werden den leicht abgeänderten Wortlaut des regierungsrätlichen Antrags unterstützen. Sobald die Solothurner Einwohnerkontrollen Zugriff zur elektronischen Plattform INFOSTAR haben, soll die Gesetzgebung dementsprechend angepasst werden. Der Heimatschein wird somit verschwinden. Damit wird für die Verwaltung weniger administrativer Aufwand anfallen. Da der Bund den Lead für das Projekt hat, hoffen wir, dass er vorwärts macht und es spätestens bis 2024 umgesetzt werden kann.

Michael Ochsenbein (CVP). Ein Relikt, vor allem wenn es physisch und gut erhalten ist, kann man eigentlich ins Museum stellen. Gemäss Christian Thalmann haben wir hier einen solchen Fall vor uns, bei dem wir von einem Relikt sprechen. Wir haben vorhin von der Sprecherin der Sozial- und Gesundheitskommission gehört, dass wir diesen Zustand noch nicht ganz erreicht haben. Es muss zuerst zur Einführung von INFOSTAR kommen, bevor wir beim physischen Heimatschein einen Reliktstatus haben. Aber im Wesentlichen schliessen wir uns dem an. Das heisst, dass man, sobald INFOSTAR funktionstüchtig sein wird, auf die physischen Ausstellungen eines Heimatscheins verzichten kann. Unsere Fraktion stimmt dem geänderten Wortlaut einstimmig zu.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Die Grüne Fraktion und die SVP-Fraktion verzichten auf ein Votum. Wir kommen zur Abstimmung.

Für Erheblicherklärung	grosse Mehrheit
Dagegen	x Stimmen
Enthaltungen	1 Stimme

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Der Auftrag wird mit einer Enthaltung erheblich erklärt.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. In Anbetracht der Tatsache, dass wir keine Pause eingelegt haben, wir ein gutes Stück vorwärts gekommen sind und das nächste Traktandum doch einen gewissen Zug aufweist, schlage ich vor, dass wir die Session an dieser Stelle beenden. Wir können uns so auf morgen konzentrieren und auf den Mittwochmorgen vorbereiten. Er wird sicher interessant werden. Erlauben

Sie mir noch, die Titel der dringlich eingereichten Aufträge vorzutragen. Wir werden wie erwähnt morgen vor der Pause deren Dringlichkeit begründen lassen. Nach der Pause werden wir schliesslich über die Dringlichkeit befinden. Es handelt sich um folgende Aufträge: «Dringlicher Auftrag fraktionsübergreifend: Selbstdeklaration statt detaillierte und komplexe Fixkostenübersicht bei COVID-19-Härtefällen»; «Dringlicher Auftrag fraktionsübergreifend: Rechtsschutz bei COVID-19-Härtefallentscheiden»; «Dringlicher Auftrag fraktionsübergreifend: Keine Benachteiligung von Unternehmen mit temporären Ersatzangeboten in der kantonalen Härtefallverordnung»; «Dringlicher Auftrag Fraktion SVP: Der Regierungsrat setzt sich beim Bundesrat für sofortige Lockerungen ein». Mit diesen Aufträgen verabschiede ich mich für heute von Ihnen. Ich freue mich auf morgen und wünsche allen einen schönen Abend. Besten Dank.

Schluss der Sitzung um 15:50 Uhr