



Bau- und Justizdepartement
Rötihof
Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn

Stellungnahme zur „Teilrevision Strassengesetz“

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei des Kantons Solothurn bedankt sich für die Gelegenheit, zur Teilrevision des Strassengesetzes Stellung nehmen zu können.

Grundsätzliches

Die Teilrevision des Strassengesetzes beinhaltet als wichtige Punkte einerseits eine Neugestaltung der Finanzierung der Strassen und andererseits eine neue und klarere Zuteilung der Kompetenzen im Bereich der Velowege. Letzteres begrüssen wir sehr.

Leider ist die Botschaft in vielen Punkten betreffend der aktuellen und zukünftigen Finanzierung nicht genauer ausgeführt und bleibt unklar. Angesprochene Varianten (Strassenbaufonds oder kantonale Strassenrechnung) werden nicht explizit vertieft und einander ausführlich mit Vor- und Nachteilen gegenübergestellt. Es ist zudem schwer nachvollziehbar, wenn einerseits Massnahmen auf verschiedenen Ebenen dargelegt werden und andererseits konkrete Lösungsansätze diskutiert werden, der Zusammenhang zwischen beiden und die Auswirkung auf die Gesetzgebung und die Finanzen aber nicht weiter erörtert werden.

Es wird in der Botschaft auch nicht ersichtlich, wie die Berechnung der Entwicklung des Strassenbaufonds bis 2040 zustande kommt, ausser dass verschiedene Projekte erwähnt werden, die umgesetzt werden sollen.

Weiter fehlen Ausführungen zu den finanziellen Zusatzbelastungen des Staatshaushalts und zu deren möglichen Kompensation. Wir erwarten dazu aber klare Zahlen sowie Aussagen darüber, mit welchen Massnahmen diese Mindereinnahmen gegebenenfalls zu kompensieren sind. In diesem Zusammenhang sind wir auch erstaunt, dass konkrete Massnahmen mit hohem Potential (Pendlerabzug, Motorfahrzeugsteuern), die einen engen Zusammenhang zur Vorlage haben oder zumindest haben könnten und erst noch zu nachhaltigen finanziellen Lösungen wesentlich beitragen könnten, nur am Rand gestreift statt ausführlich in die Erwägungen miteinbezogen werden.

Diese Ausgangslage macht es uns schwierig, eine nachvollziehbare Beurteilung der Vor- und Nachteile der einen oder anderen Finanzierungsform vorzunehmen.

Als Ausgangspunkt der Diskussion werden die konstante Unterdeckung des Strassenbaufonds, der Wechsel des kantonalen Rechnungsmodells und finanzpolitische Argumente erwähnt. Zudem wird darauf hingewiesen, *«dass der Kanton im strategisch wichtigen Dossier Strassenbau wieder (verkehrs-)politischen Handlungsspielraum»* erlangen müsse, *«und dies auch in einer längerfristigen Perspektive»*.

Die SP Kantons Solothurn kann diese Argumentation grösstenteils nicht nachvollziehen. Trotz des Wegfalls der befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer im Jahr 2022 kann mit den heutigen finanziellen Instrumenten ein Teil der angedachten Projekte (Entlastung Klus, Anbindung von Dornach an die H18 und Anpassungen der Autobahnanschlüsse Egerkingen und Oensingen) gebaut werden. Würde keines dieser Grossprojekte umgesetzt, wäre langfristig sogar mit einem Überschuss im Strassenbaufonds von 70 Mio. Fr. zu rechnen. Ob und wann überhaupt neue Strassenbauvorhaben baureif werden, ist ungewiss, da diverse Projekte (z. B. die Umfahrung Klus) erst in der Planungsphase stehen und allenfalls noch eine Volksabstimmung überstehen müssen. Es ist somit nicht klar, welche Projekte wann bewilligungsfähig oder mehrheitsfähig sind. Unserer Meinung nach kann es an diversen neuralgischen Punkten durchaus Sinn machen, einen Infrastrukturausbau gezielt zu forcieren. Bei der Umfahrung Klus wird sich die SP Kanton Solothurn aber vehement gegen ein überrissenes und unnötiges Projekt wehren. Ausgaben von über 70 Millionen Franken für diese Umfahrung sind nicht zu rechtfertigen und in der jetzigen finanziellen Lage des Kantons nicht zu verantworten.

Finanzielle Mittel auf Vorrat anzuhäufen, ist nicht im Sinne der SP. Über Projekte muss dann diskutiert werden, wenn sie ausführungsfähig sind. Entsprechend ist die Finanzierung zu planen.

Richtig ist hingegen, den Strassenbau generell auf Sparpotential und Verbesserungsmöglichkeiten zu prüfen. In dieser Hinsicht unterstützen wir durchaus einzelne in Betracht gezogene Massnahmen wie die verstärkte methodische Bewertung und Priorisierung, die Überprüfung der baulichen Standards oder Optimierungen im Betrieb und Unterhalt im Strassenbau.

Das Kernziel der vorgeschlagenen Neuausrichtung der Strassenfinanzierung, nämlich mehr Mittel für den Strassenbau zur Verfügung zu haben – und damit notabene den allgemeinen Staatshaushalt stärker zu belasten – ist aufgrund dieser Ausgangslage weder nötig noch richtig.

Wir bestreiten zudem die Richtigkeit der Interpretation des Regierungsrates hinsichtlich des Ordnungsbussengesetzes. Die betreffende Bestimmung (Art. 7 OBG) sagt lediglich aus, dass mit der Busse auch der Aufwand der Kontrollorgane abgegolten *ist*. Das heisst, dass nicht zusätzlich noch weitere Vollzugskosten berechnet werden dürfen. Der Umkehrschluss, dass die Ordnungsbussenerträge somit vollumfänglich zur Finanzierung der Verkehrsabteilungen der Polizei eingesetzt werden müssen, ist unseres Erachtens nicht zwingend. Deshalb lehnen wir auch entschieden ab, dass die Kosten der Verkehrsabteilung der Polizei nur soweit mit dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuer zu decken sind, wie diese nicht mit Ordnungsbussenerträgen gedeckt sind.

Aus diesen Gründen ist die Teilrevision des Strassengesetzes in der angedachten Form, insbesondere im Bereich der Finanzierung, für die SP Kanton Solothurn noch nicht ausgereift und damit nicht akzeptabel.

Im Weiteren haben wir noch einige Anmerkungen zu einzelnen Artikeln:

§4^{bis} Neuregelung der Finanzierung von Velowegen

Wir begrüssen explizit, dass die Zuständigkeit und damit verbunden auch die Hauptfinanzierung für Velowege von kantonaler Bedeutung auch auf Gemeindestrassen auf den Kanton übergeht. Damit wird ein wesentlicher Schritt zu einem geschlossenen, übergeordneten Velowegnetz im Kanton gemacht.

§23 Absatz 5 (Gemeindebeteiligung)

Die SP unterstützt grundsätzlich den Vorschlag, dass bei Ausbauten mit klar regionalem Charakter neben der Standortgemeinde auch weitere Gemeinden an den Kosten beteiligen werden können. Es sollen alle wesentlichen Nutzniesser eines Projekts auch ihren finanziellen Beitrag leisten. Es ist aber sicherzustellen, dass den betroffenen und damit zahlungspflichtigen Gemeinden auch eine angemessene Mitsprache gewährt wird.

§24^{bis} Finanzierung bzw. finanzrechtliche Bewilligungen (Ersatz Strassenbaufonds durch eine Strassenrechnung)

Eine Finanzierung in Form einer Strassenrechnung gibt dem Strassenbau wieder seinen ordentlichen Platz im Rahmen aller übrigen Staatsaufgaben. Eine Sonderrolle ist nicht (mehr) gerechtfertigt, da die wesentliche Strasseninfrastruktur in guter Qualität erstellt ist und in Zukunft Unterhalt/Erhalt und Erneuerung im Vordergrund stehen sollen.

Die als hemmend erwähnte Schuldenbremse ist tatsächlich ein auch den Strassenfonds übersteuerndes Instrument, was politisch aber richtig und auch so gewollt ist. Diese wird auch bei einer Strassenrechnung wirken.

Um zu verhindern, dass dem allgemeinen Staatshaushalt über Gebühr Mittel für den Strassenbau entzogen werden, ist die (partielle) Zweckbindung der Erträge aufrecht zu erhalten und gesetzlich festzuschreiben. Strassen müssen sich primär über diese bestimmten Erträge finanzieren. Diese Mittel sollen aber andererseits bei Nichtbedarf auch in den allgemeinen Haushalt fliessen dürfen. Sollten zudem die Mittel für notwendige Grossprojekte mittel- bis langfristig nicht ausreichen, sind weiterhin entsprechende Sonderfinanzierungen zu suchen (z. B. temporäre Motorfahrzeugsteuer).

§24^{bis} Kompetenzen

Für Projekte mit Kosten von mehr als 25 Mio. Franken ist ein fakultatives Finanzreferendum vorgesehen. Es soll das bisher fakultative Projektreferendum mit der gleichen Kostenhöhe ablösen. Da dieser Betrag doch deutlich vom Grundsatz in Art. 36 Abs. 1e KV abweicht (fakultatives Referendum ab 1 Mio. Franken), **schlagen wir vor, hier in Zukunft das Brutorprinzip anzuwenden.**

§24^{bis} Abs. 1 Kleinprojekte

Die bisherige Finanzierung von Kleinprojekten mit Nettokosten bis 3 Mio. Franken über Sammelkredite je Baubeginn hat sich offensichtlich nicht bewährt. Eine konkrete Steuerung war für die politischen Behörden kaum möglich.

Wir befürworten deshalb, dass der Regierungsrat abschliessend über Ausgaben für Kantonsstrassen und Velowege von kantonaler Bedeutung bis zu Nettokosten von 3 Mio. Franken entscheiden kann.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Aufnahme unserer Anliegen in der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei des Kantons Solothurn

Niklaus Wepfer, Parteisekretär

Solothurn, 26. September 2016