

# wirtschaftsflash

Das Magazin der Solothurner Wirtschaft

Ausgabe 2/2024  
45. Jahrgang



**Mobilität als zentrales  
Element einer gut  
funktionierenden Wirtschaft**

**SOH** 150

**KGV** KMU- und Gewerbeverband  
Kanton Solothurn

«Es ist beruhigend, dass sich  
die SKMU um unsere betriebliche  
Vorsorge kümmert.»

Chantal Krämer, Tierärztin  
Kleintierpraxis am See, Murten



**BVG NACH MASS FÜR KMU & START-UP**

**SKMU Sammelstiftung BVG der KMU**  
c/o Valiant Bank AG  
Bundesplatz 4 | 3001 Bern  
skmu.ch | vorsorge@skmu.ch | T 031 320 94 60

**SKMU**  
zusammen vorsorgen

## INHALT

- 04 Nachhaltige Mobilitätsplanung im Kanton Solothurn**  
Im Zuge des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums steht der Kanton Solothurn vor bedeutenden Herausforderungen und Chancen in der Mobilitätsplanung.
- 07 Wo es im Kanton vorwärts geht – und wo zu wenig**  
Seit den grossen Entlastungsprojekten in Solothurn und Olten ist im Kanton Solothurn verkehrsmässig gefühlt nicht mehr viel passiert. Die Umfahrung Klus ist juristisch auf Eis gelegt. Welche Verkehrsprojekte hat denn der Kanton sonst noch in der Pipeline?
- 10 Logistik-Cluster: Säule der Solothurner Wirtschaft**  
Aufgrund seiner verkehrstechnisch zentralen Lage hat sich der Kanton Solothurn zu einem wichtigen Logistikzentrum der Schweiz gemausert. Diese Entwicklung wird kontrovers diskutiert und meist werden dabei die negativen Begleiterscheinungen ins Zentrum gestellt. Aber die Solothurner Logistik ist besser als ihr Ruf.
- 26 Kantonsfinanzen – Ende 2028 wird das Eigenkapital verbraucht sein**  
Im kantonalen Finanzhaushalt droht die Alarmstufe dunkelrot. Der Regierungsrat prophezeit per Ende 2028 eine Nettoverschuldung im Betrag von 1752,3 Millionen Franken. Er ist gefordert, signifikante Einsparungen zu beschliessen. Auch das ist pikant und birgt weitere Risiken: Der Stand Solothurn wird weiterhin vom Wohlergehen «reicher» Kantone abhängig sein.
- 12 Cargo sous terrain: Stand der Dinge?**
- 15 9. Juni: Abstimmungsparolen des KGV SO und der SOHK**
- 16 Grosse Herausforderungen fürs Autogewerbe**
- 18 repla Solothurn: bewährtes Instrument zur Regionalentwicklung**
- 22 Solothurn: Ein dreigeteilter Pendlerkanton**
- 30 Teilrevision Sozialgesetz: Mit Betreuungsgutscheinen gegen Fachkräftemangel**
- 32 150 Jahre SOHK: Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik**
- 34 Ruedi Nützi: «Eine gute Führung ist wichtiger denn je»**
- 36 Wir alle sind die Wirtschaft**
- 38 Rückblick Wirtschafts Anlass UBS/SOHK und Interview mit UBS-Chefökonom Daniel Kalt**
- 40 Wichtiger Austausch: Forum BGM Bern-Solothurn**
- 42 Agenda und Impressum**

Titelbild: Neubau des Tropfenkreisels in Zuchwil / SO.  
Foto: Emch+Berger AG, Solothurn

## EDITORIAL



Mobilität beginnt zuhause. Wenn man plötzlich nicht mehr Auto fahren kann, sind alternative Fortbewegungsmittel gefragt. Jede Einschränkung in unserer persönlichen Bewegungsfreiheit zeigt uns auf, wie wichtig das Thema Mobilität ist.

Mobilität ist auch für die Wirtschaft von grosser Bedeutung. Sie ist auf eine möglichst hindernisfreie Fortbewegung angewiesen. Der Mitarbeiter soll in möglichst kurzer Zeit von A nach B kommen, um seinen Auftrag umzusetzen. «just in time» muss die Ware innert berechneter Frist beim Kunden eintreffen. Das ist die eine Seite der Medaille. Auf der anderen Seite führt der wachsende Verkehr auch zu mehr Belastung der Verkehrsträger. Strassen, Brücken, Tunnel und andere Verkehrsinfrastrukturprojekte sind in die Jahre gekommen und müssen unterhalten und zum Teil auch renoviert oder umgebaut werden. Zudem gilt es Engpässe mit Neubauten und Erweiterungen zu beseitigen. Das gleiche gilt auch für den Bereich öffentlicher Verkehr.

Im Kanton Solothurn sind verschiedene Projekte geplant oder kurz vor der Umsetzung. So hat der Kantonsrat den Weg freigegeben für den Ausbau der A1 auf sechs Spuren. Auch für die Sanierung der Osteinfahrt von Solothurn sind die Hindernisse aus dem Weg geräumt worden. In Planung ist ebenfalls eine Entlastung der stets verstopften Umfahrung West in Solothurn. Grössere Projekte stehen auch im Niederamt, in Olten West, in Oensingen, in Grenchen und im Schwarzbubenland an.

Neben den zahlreichen, interessanten Mobilitätsprojekten sind die Herausforderungen im Autogewerbe und die Kantonsfinanzen Teil des vorliegenden Wirtschaftsmagazins. Viel Spass bei der Lektüre.

*Andreas Gasche, Geschäftsführer  
KMU- und Gewerbeverband KGV SO*

# Nachhaltige Mobilitätsplanung im Kanton Solothurn

Im Zuge des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums steht der Kanton Solothurn vor bedeutenden Herausforderungen und Chancen in der Mobilitätsplanung. Mit einem verkehrsträgerübergreifenden Gesamtkonzept soll eine effiziente und zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, die den Bedürfnissen der wachsenden Bevölkerung gerecht wird und den Kanton als attraktiven Wirtschaftsstandort stärkt.

*Text: Daniel Probst | Fotos: zvg*

Gemäss der «Standortstrategie 2030 für den Kanton Solothurn» aus dem Jahr 2021 ist die hervorragende Erschliessung und Erreichbarkeit des Kantons Solothurn ein zentraler Standortvorteil für die hiesigen Unternehmen, aber auch für die Bewohnerinnen und Bewohner.

Diese Qualität muss gemäss Strategie trotz der zunehmenden Verkehrsnachfrage sichergestellt werden. Dazu soll der Kanton Solothurn eine leistungsfähige und gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur sicherstellen und die verschiedenen Mobilitätsmittel effizient miteinander verzahnen. Auf den wichtigsten Achsen sollen der Verkehr möglichst einwandfrei fließen

und zwischen den Regionen die Verkehrsverbindungen verbessert werden.

## **Richtplan: Angebotsorientierte Verkehrsplanung mit Entlastung**

Im Einklang mit der Standortstrategie ist im Kantonalen Richtplan im Kapitel «V-1 Gesamtverkehr» – trotz des Grundsatzes der angebotsorientierten Verkehrsplanung – bei den Zielen festgehalten, dass das Strassennetz zur Behebung von gravierenden Umweltbelastungen oder Engpässen erweitert werden soll.

Ergänzend dazu werden im Kapitel «V-2 Motorisierter Individualverkehr» die Ziele formuliert, dass Siedlungen vom überre-

gionalen Verkehr entlastet, (inter-)nationale und kantonale Wirtschaftszentren gut erreichbar gemacht und die Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit in den Anschlussbereichen der Nationalstrassen gewährleistet werden sollen.

## **Wachsende Bevölkerung benötigt entsprechende Infrastruktur**

Der Kanton Solothurn zählte Ende 2023 über 288 800 Einwohnerinnen und Einwohner. Gemäss dem aktuellen Referenzszenario des Bundes wächst die Bevölkerung der Schweiz bis im Jahr 2040 auf über zehn Millionen Einwohnerinnen und Einwohner an. Für den Kanton Solothurn werden 325 000 Personen prognostiziert, also



rund 36 000 Einwohnerinnen und Einwohner mehr als heute. Das entspricht fast zweimal der Bevölkerung von Olten als grösster Stadt des Kantons.

Doch im Kanton Solothurn ist für die Planung der Verkehrsinfrastruktur nicht nur die eigene Bevölkerung relevant. In unserem Kanton kreuzen sich die beiden wichtigsten Nationalstrassen. Zudem gilt Olten schweizweit als Eisenbahnknotenpunkt. Diese Verbindungen müssen neben den kantonalen Bedürfnissen vor allem auch mit den nationalen Entwicklungen Schritt halten.

### **Trotz angepasstem Modalsplit braucht es mehr Strassen**

Wir müssen also heute davon ausgehen, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Strasse und auf der Schiene aufgrund des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums weiter zunimmt. Wichtig zu wissen ist, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) unter dem Strich auch dann steigen wird, wenn durch politische und raumpla-

nerische Massnahmen der Modalsplit vom MIV soweit möglich zum öffentlichen Verkehr und zum Veloverkehr verschoben werden kann.

Auch das Homeoffice wird nicht zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens führen. Im Jahr 2021 legten die Einwohnerinnen und Einwohner im Kanton Solothurn im Durchschnitt täglich rund 31 Kilometer zurück. Der Grossteil davon – nämlich 23 Kilometer oder 73 Prozent – wurden mit dem Personenwagen bewältigt. Wichtigster Mobilitätszweck über alle Verkehrsmittel waren mit einem Distanzanteil von 46 Prozent die Freizeitaktivitäten. Dazu kamen 17 Prozent zum Einkaufen und 5 Prozent für private Bring- und Holfahrten. Nur 27 Prozent sind dem klassischen Arbeitspendeln zuzurechnen.

Der Wohlstand, die zunehmende Teilzeitarbeit, die Flexibilisierung der Arbeitszeiten, die demografische Veränderung und immer mehr Freizeitangebote lassen den Verkehr stetig zunehmen.

### **Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sichern**

Natürlich können neue innovative Verkehrskonzepte und -infrastrukturen eine gewisse Entlastung der Strasse, Verlagerungen von der Strasse auf die Schiene oder alternative Verkehrsträger wie zum Beispiel «Cargo sous terrain» ermöglichen. Jedoch ist dabei im Einzelfall zu betrachten, wie und wo genau die Verlagerungen stattfinden und wo diese sogar zu Mehrverkehr führen können. So kann «Cargo sous terrain» schweizweit den Güterverkehr auf der Strasse verringern, an den Hubs jedoch wird es zu Mehrverkehr auf der Strasse kommen.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Kanton Solothurn kann deshalb nur mit einem Ausbau von Strassen erreicht werden. Was in flachen Ländern wie Dänemark und den Niederlanden mit Veloschnellrouten funktioniert, lässt sich nicht einfach auf das hügelige Mittelland und den Jurasüdfuss, wo viele Dörfer an Hängen liegen, übertragen.

Anzeige



**Wir für Sie:  
Bei uns geht es  
nur um unsere  
Mitglieder.**

**Weil gemeinsam besser ist.**

Die Asga ist eine Genossenschaft. Diese Form haben unsere Gründer aus dem Ostschweizer Gewerbe vor 60 Jahren bewusst gewählt, um die Interessen der Mitglieder über alles andere zu stellen.

Erfahren Sie mehr über die Vorteile unserer genossenschaftlich organisierten Pensionskasse.  
[www.asga.ch](http://www.asga.ch)

 **asga**  
pensionskasse



Zudem ist festzuhalten, dass Strassen, sei es als National-, Kantons- oder Gemeindestrasse, primär als Verkehrsfläche und nicht als Fläche für Freizeit, Erholung, Spiel und Spass zu dienen haben. Zu oft werden heute vor allem Gemeindestrassen mit Umgestaltungen und Schikanen für den MIV (zu) unattraktiv gemacht. Sinn – wenn überhaupt – ergibt das nur dort, wo gleichzeitig alternative Strassen gebaut werden.

#### **Verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept als Schlüssel**

Gemäss Roger Schibler, Kantonsingenieur und Leiter des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT), muss die Verkehrsentwicklung im Kanton Solothurn auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden und umgekehrt. Der Schlüssel sei ein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept. Das

Amt für Verkehr und Tiefbau steht dabei im engen Austausch mit dem Raumplanungsamt und den Gemeinden. Während auf kantonaler Ebene das Raumplanungsamt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung festlegt, kümmert sich das AVT um die konkreten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.

#### **Nachhaltige Mobilität als gemeinschaftliche Verantwortung**

Der Kanton Solothurn steht an einem entscheidenden Wendepunkt in der Gestaltung seiner Mobilitätszukunft. Die effiziente Nutzung bestehender Infrastrukturen ist fundamental, um den wachsenden Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung und der Wirtschaft gerecht zu werden.

Es bedarf einer gemeinsamen Anstrengung aller Beteiligten – von politischen

Entscheidungsträgern und Planern bis hin zu den Bürgern und der Wirtschaft. Nur durch ein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept, das sowohl lokale Bedürfnisse als auch überregionale und nationale Entwicklungen berücksichtigt, kann der Kanton Solothurn im Bereich der Mobilität den Bedürfnissen der wachsenden Bevölkerung gerecht werden und gleichzeitig den Kanton als attraktiven Wirtschaftsstandort stärken. ■

# Wo es im Kanton vorwärts geht – und wo zu wenig

Seit den grossen Entlastungsprojekten in Solothurn und Olten ist im Kanton Solothurn verkehrsmässig gefühlt nicht mehr viel passiert. Die Umfahrung Klus ist bekanntlich juristisch auf Eis gelegt. Welche Verkehrsprojekte hat denn der Kanton sonst noch in der Pipeline? Wirtschaftsflash hat sich beim Kanton erkundigt.

*Text: Charlie Schmid | Fotos: AVT*

Wer dem Rest der Schweiz den Kanton Solothurn erklären will, könnte es mal so versuchen: «Das ist dort, wo sich die Schweiz kreuzt.» Denn hier muss der ganze Schienen- und Strassenverkehr auf den Transitachsen Nord-Süd und Ost-West durch. Die geografische Lage stellt unseren Kanton denn auch vor besondere Herausforderungen, da ein wesentlicher Teil des hiesigen Verkehrsaufkommens nicht hausgemacht ist.



Roger Schibler, Kantonsingenieur

Im Modalsplit bildet der motorisierte Individualverkehr (MIV) weiterhin das Verkehrsmittel, mit welchem die längsten Distanzen zurückgelegt werden. 22,47 Kilometer legen Solothurnerinnen und Solothurner im Schnitt pro Tag mit dem Auto zurück. Zum Vergleich: mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sind es nur 5,35 Kilometer, zu Fuss oder per Velo gar nur 2,75 Kilometer.

## **Verkehrsaufkommen nimmt zu**

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist daher ein leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz. Zweifellos ist der Ausbau der Autobahn A1 zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Fahrspuren notwendig, um den Verkehrsfluss im Zentrum des Kantons wieder herzustellen. Zwischen Bern und Zürich sind aktuell pro Tag im Schnitt 80 000 bis sogar über 100 000 Fahrzeuge unterwegs. Bei ihrem Bau vor über fünfzig Jahren war die A1 für maximal die Hälfte des heutigen Verkehrsaufkommens konzipiert.

Im Binnenverkehr hat das Verkehrsaufkommen zwischen 2013 und 2023 hingegen kaum oder nur wenig zugenommen. So blieb etwa die Zahl der Fahrten auf der Kantonsstrasse H5 auf der Achse Grenchen-Solothurn/Westtangente oder zwischen Hägendorf und Egerkingen konstant.

In der Klus oder in Olten hat die Verkehrsbelastung jedoch zugenommen. Und zwischen Olten und Egerkingen prognostiziert

das Amt für Verkehr und Tiefbau bis 2024 eine Zunahme der Verkehrsbelastung um 15 bis 25 Prozent. Ähnliche Zuwachsraten sind auf der A1 und A2 zu erwarten, im öffentlichen Verkehr gar im hohen zweistelligen Bereich; auf der Linie Bern-Solothurn zum Beispiel sind es bis zu 45 Prozent.

## **Umfahrung Klus in der Schwebe – Bipperlisi auf der Zielgeraden**

Der Kanton ist also gefordert, verschiedene Engpässe zu beseitigen und der Hindernisse sind viele. Die vom Volk 2021 deutlich angenommene Umfahrung Klus wurde bekanntlich juristisch gestoppt. In der Märzsession hat der Kantonsrat nun grünes Licht erteilt für die nächsten Schritte. Gemeinsam mit dem Bundesamt für Kultur soll das bestehende Projekt überarbeitet und bewilligungsfähig gemacht werden. Gemäss Roger Schibler, Leiter Amt für Verkehr und Tiefbau, dürfte es Sommer 2026 werden, bis die ersten Planungsergebnisse vorliegen und das weitere Vorgehen geklärt ist. Viele Fragen, etwa ob eine neue Volksabstimmung notwendig wird, sind noch völlig offen.

Ebenfalls hat der Kantonsrat an seiner letzten Session die 88 Millionen Franken teure Umgestaltung der Baselstrasse zwischen Feldbrunnen und Solothurn fast oppositionslos genehmigt. Den Ausschlag dürften wohl die hohen Bundesbeiträge gegeben haben. So entfallen für den Doppelspurausbau der ASm-Linie («Bipperlisi») netto



So soll der Bahnhof Olten ab 2036 aussehen.

lediglich 21,2 Millionen Franken auf den Kanton. «Wir hätten zwar nur die Strasse sanieren können, aber die Kosten wären fast gleich hoch gewesen und wir hätten die Verkehrssicherheit nicht verbessert und somit auch keine Bundesbeiträge erhalten», erklärt Kantonsingenieur Schibler.

Vorbehaltlich der Zustimmung der beiden Standortgemeinden dürfte eine Realisierung ab 2026 nichts mehr im Weg stehen. Mit der neuen Kreuzungsstelle St. Katharinen werden zudem die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt geschaffen, der den Strassenverkehr entlasten soll.

### Agglomerationsprogramme als Treiber für verkehrsträgerübergreifende Lösungen

In der Region Solothurn ist generell einiges in Bewegung. Das hat nicht zuletzt auch mit den vom Bund geförderten Agglomerationsprogrammen zu tun, die im oberen Kantonsteil von der repla espaceSolothurn stark vorangetrieben werden (siehe S. 18). Gemäss Roger Schibler hat der Kanton schon von der ersten Stunde an die Bedeutung dieser Förderprogramme erkannt: «Die Entlastung Region Olten (ERO) war schweizweit das erste Projekt, das vom Bund mitfinanziert wurde.» Bis zu vierzig Prozent beträgt der Bundesanteil, wenn die

Wirksamkeit von Verkehrsmassnahmen ausreichend belegt werden kann. «Dabei zählen Investitionen in den Fuss- und Veloverkehr sowie öV-Projekte stärker als der Ausbau der Strasseninfrastruktur», sagt Schibler.

Eine einfache, platzsparende und mit drei Millionen Franken relativ günstige Massnahme war beispielsweise der sogenannte «Tropfenkreisel» in Zuchwil, wodurch das Industriegebiet Zuchwil/Luterbach mit Firmen wie Bosch, Biogen, itema, Schaerer oder Schaffner besser an die Autobahn angebunden werden konnte.

Roger Schibler erklärt: «Das Kantonsstrassennetz ist einem ständigen Monitoring unterworfen. Auf Basis von Prognosen, Modellen und Verkehrsstatistiken erkennen wir den Handlungsbedarf. Meist kommt der Anstoss aus den Gemeinden oder auch von Buschauffeuren, die Verkehrszusammenhänge sehr gut erfassen. Mittels Studien können wir dann eruieren, welche Lösungen möglich sind.»

### Innovation als Alternative zu mehr Verkehrsfläche

Nicht immer heisst dies mehr Asphalt. Auf der Weissensteinstrasse zwischen Solothurn und Langendorf ist beispielsweise

eine elektronische Busspur geplant. Im Kanton Solothurn wird diese Technik erstmals eingesetzt. Roger Schibler ist trotzdem zuversichtlich: «In anderen Kantonen funktioniert es.» Die Idee: Der Verkehr aus der Gegenrichtung wird angehalten, damit der Bus auf der linken Fahrbahn die Autos überholen kann. Eine zusätzliche Busspur wird dadurch obsolet.

## «Als Scharnier obliegt der Stadt Olten eine wichtige Funktion.»

Auch auf der Westtangente ist geplant, die bestehende Verkehrsfläche besser zu nutzen. Die Breite der Brücke erlaubt die Errichtung einer dritten Spur, damit der Verkehr besser von der A5 abfliessen kann, was auch die Sicherheit erhöht.

Innovation ist auch im Langsamverkehr angezeigt. Der Kanton möchte acht sogenannte Velovorrangrouten erstellen, um die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel der ersten Wahl zu erhöhen. «Es ist ein neues Instrument, das aus Dänemark und den Niederlanden stammt und sich auch hier

etablieren soll.» Als eine der ersten Routen soll die Strecke zwischen Solothurn und Subingen realisiert werden, denn hier weisen schon viele Abschnitte den geforderten Standard auf. «Im Idealfall wäre dies eine ausreichend breite Veloschnellstrasse mit durchgehender Vortrittsberechtigung. Dass man aber im dicht besiedelten Gebiet oder beispielsweise bei Bahnübergängen pragmatische Lösungen finden muss, versteht sich von selbst», zeigt Schibler die Grenzen auf. Diese erste Strecke ist auch als Leuchtturmprojekt zu verstehen, das dazu beitragen soll, Ängste von Anwohnern, Fussgängern und Autofahrern abzubauen.

**Im Osten steht noch viel Planungsarbeit bevor**

Es fällt auf, dass man im Westen des Kantons weiter ist als in den übrigen Regionen. Schibler bestätigt dies, kann aber über die Gründe nur spekulieren. Immerhin: In Oensingen ist die Planung für die südliche Umfahrung des Ortskerns und die Verbesserung des Autobahnanschlusses weit fort-

geschritten. Noch sind die Bundesbeiträge für das sechzig bis achtzig Millionen Franken teure Projekt unklar, aber immerhin wurde der Bedarf in Bern erkannt. «Es ist eine der am schnellsten wachsenden Regionen», betont der Kantonsingenieur.

Erst in der Analysephase ist man im Gäu und im Niederamt. «Als Scharnier obliegt der Stadt Olten eine wichtige Funktion», mahnt Schibler und ergänzt: «Mit den vielen Grossprojekten im Gäu von der Migros, den SBB, über die Post bis zu Cargo sous terrain ist enorm viel in Planung, was verständlicherweise Ängste schafft. Wie soll man mit diesem Verkehr umgehen?» Auf diese Frage hat der Kanton noch keine konkrete Antwort. Ebenso wenig wie östlich von Olten, wo das Gesamtverkehrskonzept Niederamt erst diesen Sommer gestartet wird.

Weiter ist man in Olten in Bezug auf die Eisenbahn. Bis 2036 werden mehrere hundert Millionen Franken in den Ausbau des Knotens Olten investiert, inklusive längerer

Perrons, breiterer Unterführungen und eines Neubaus des Bahnhofplatzes.


**Viele Akteure im Schwarzbubenland**

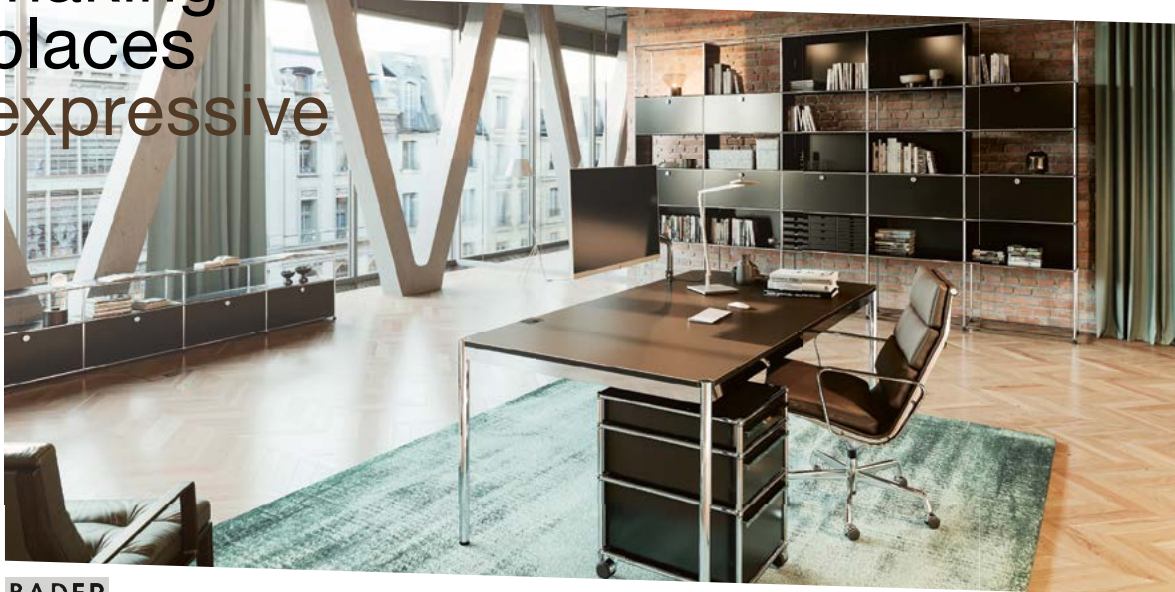
Eine nochmals andere Aufgabe stellt sich im Norden des Kantons. Von zentraler Bedeutung ist für die Bezirke Dorneck und Thierstein eine leistungsfähige Achse Basel-Delémont entlang der N18. Nur führt diese zu grossen Teilen über fremdes Kantonsgebiet, betrifft infolge der Grenzgängerei auch Frankreich und liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Der Lead liegt denn auch beim ASTRA, von welchem bis diesen Sommer die Ergebnisse der N18-Korridorstudie zu erwarten sind.


«Auch hier wird es jedoch nicht allein um einen Ausbau der Strassenkapazität gehen können, sondern es braucht ein aufeinander abgestimmtes Gesamtverkehrssystem, das den Schutz der Siedlungsgebiete beinhaltet und landschaftsverträglich ist», fasst Schibler die massgeblichen Ziele zusammen, die auch für alle anderen Regionen des Kantons gelten. ■

Anzeige

making  
places  
expressive







Bader AG Büro Design  
Wiesenstrasse 1  
4900 Langenthal

Telefon 062 919 79 70  
info@bader-ag.ch  
www.bader-ag.ch

usm.com

# Logistik-Cluster: Säule der Solothurner Wirtschaft

**Aufgrund seiner verkehrstechnisch zentralen Lage hat sich der Kanton Solothurn zu einem wichtigen Logistikzentrum der Schweiz gemausert. Diese Entwicklung wird kontrovers diskutiert und meist werden dabei die negativen Begleiterscheinungen ins Zentrum gestellt. Aber die Solothurner Logistik ist besser als ihr Ruf. Dieser Artikel zeigt die Bedeutung der Logistik-Branche für den Kanton Solothurn auf.**

*Text: Christian Hunziker | Grafiken: SOHK*

Schon beim allerersten gemeinsamen Wirtschaftsflash von SOHK und KGV SO im Jahr 2004 stand die Logistik-Industrie im Zentrum der Ausgabe. Unter dem Titel «Das Gäu: Von der Kornkammer zum Logistikzentrum» wurde über die Branche berichtet. Das Gäu wurde dabei als «Region der Hoffnung» bezeichnet und es wurde prophezeit, dass der Bezirk noch weiter an Bedeutung gewinnen werde.

Die Herausgeber sollten recht behalten: Das Gäu war zwischen 2005 und 2021 der einzige Solothurner Bezirk mit einem im schweizweiten Vergleich überdurchschnittlichen Beschäftigungsanstieg. Während die Zahl der Beschäftigten im Gäu um gut 26 Prozent zulegte, waren es kantonsweit nur dreizehn Prozent. Der Beschäftigungsanstieg im Gäu war dabei in erster Linie dem Logistik-Cluster zu verdanken.

## **Die Logistik – das ungeliebte Kind**

Heute wird sehr oft nur über die negativen Begleit Aspekte des Logistik-Clusters wie Landverbrauch, Grösse und Ästhetik der Gebäude oder Verkehrsbelastung berichtet. Ausbau-Pläne stossen in der Öffentlichkeit meist auf Skepsis. Gleichzeitig wird so viel konsumiert wie nie zuvor und der Online-Handel boomt. Kaum jemand scheint sich aber Gedanken zu machen, wie denn diese Güter in den Handel oder

zu uns nach Hause gelangen. Der vorliegende Artikel ignoriert bestehende Herausforderungen nicht. Er gibt aber ein Gegengewicht zur Negativ-Debatte, indem er die Bedeutung der Logistik-Branche für den Wohlstand und die Wirtschaftsentwicklung im Kanton Solothurn aufzeigt.

## **Zehn der grössten Solothurner Unternehmen aus dem Logistik-Cluster**

Ein erstes Indiz für die grosse Bedeutung der Logistik-Branche liefert das jährlich erscheinende Magazin «Top 100», welches jeweils die grössten Arbeitgeber im Kanton Solothurn auflistet. Bei der aktuellen Ausgabe finden mit dem Brief- und Paketzentrum der Post, der Migros Verteilbetrieb AG, der Coop-Logistik, der SBB Cargo AG, der Murpf AG, der Planzer Transport AG, der G. Leclerc Transport AG, der 7Days Media Services GmbH, der HAVI Logistics GmbH und der Sieber Transport AG nicht weniger als zehn Unternehmen aus dem Logistik-Cluster Eingang in die Liste der hundert grössten Arbeitgeber im Kanton.

## **Arbeit und Einkommen für fast 10 000 Menschen**

Die grosse Bedeutung der Logistik-Branche zeigt sich auch bei der statistischen Betrachtung: Mit der Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) liefert das Bundesamt für Statistik eine Grundlage, mit welcher feingliedrige Aussagen zur Be-

deutung von Branchen und Regionen in Bezug auf die Beschäftigung zulassen. Die STATENT zeigt, dass im Kanton Solothurn im aktuellsten Referenzjahr 2021 mehr als 9600 Personen in der Logistik-Branche beschäftigt waren (vgl. Abb. 1). Die Beschäftigten der Logistik-Branche machten damit im Kanton Solothurn rund 6,5 Prozent der Gesamtbeschäftigung aus. Oder anders ausgedrückt: Jeder 15. Arbeitsplatz im Kanton Solothurn ist in der Logistik-Branche angesiedelt.

## **Starke Konzentration auf die Bezirke Gäu und Olten**

Die Auswertung der Beschäftigtenzahlen nach Bezirken zeigt, dass sich der Logistik-Cluster hauptsächlich auf die Regionen Gäu und Olten konzentriert. Im Gäu arbeiten mehr als 4600 Personen in der Logistik-Branche – dies entspricht mehr als 25 Prozent aller Arbeitsplätze. Im Bezirk Olten sind es mit mehr als 3000 Personen rund 7,7 Prozent aller Beschäftigten (vgl. Abb. 2).

## **Logistik als Job-Motor im Kanton Solothurn**

Die Kennzahlen der STATENT, welche für die Jahre 2011 bis 2021 erhältlich sind, lassen sich dank der früheren Statistik «Betriebszählung (BZ)» bis zum Jahr 1995 zurückrechnen. In diesem langen Betrachtungszeitraum zeigt sich, dass der Kanton Solothurn nicht durch ein ausgeprägtes

Wirtschaftswachstum punkten kann. Die Zahl der Beschäftigten hat im Beobachtungszeitraum nur um 0,5 Prozent pro Jahr zugenommen (Schweiz: 1,2 Prozent pro Jahr). Insgesamt legte die Zahl der Beschäftigten in dieser Zeit um rund 16 400 Personen zu. Der Bereich «Verkehr & Logistik» schaffte in dieser Zeit rund 5 400 Stellen (vgl. Abb. 3). Der Logistik-Cluster (inkl. Verkehr) war damit für einen Drittel des Beschäftigungsanstiegs im Kanton Solothurn verantwortlich und zeigte sich dadurch als zentraler Wachstumstreiber.

Noch eindrücklicher ist die Bedeutung der Logistik-Branche als Job-Motor für die Privatwirtschaft. Würde man im Beobachtungszeitraum den Beschäftigungsanstieg der öffentlichen Dienstleistungen (Gesundheits- und Sozialwesen: + 8 400 Beschäftigte; Öffentliche Verwaltung / Unterricht: + 5 400) herausrechnen, so wäre

die Zahl der Beschäftigten im Kanton Solothurn zwischen 1995 und 2021 nur um rund 2 600 Personen angestiegen. Damit zeigt sich: Ohne die Logistik-Branche wäre die Beschäftigung in den privatwirtschaftlich geprägten Branchen in den letzten 25 Jahren zurückgegangen.

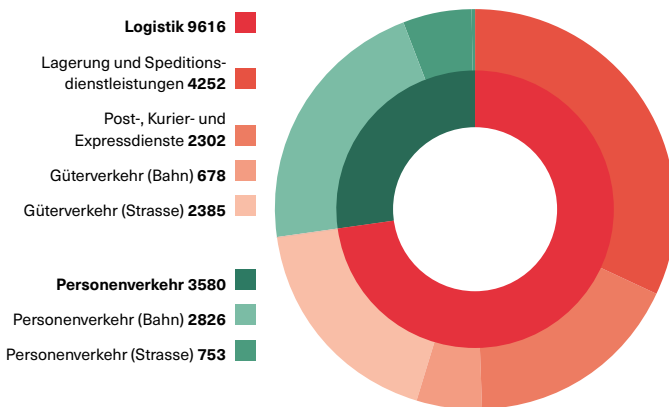
### Die Logistik-Branche ist besser als ihr Ruf

Dem häufig kolportierten Vorurteil, wonach die Logistik dem Kanton zu wenig bringe, kann mit Verweis auf den aufgezeigten Beschäftigungsanteil bzw. die Beschäftigungsentwicklung wirkungsvoll entgegengetreten werden. Aber auch andere Vorurteile wie der Vorwurf tiefer Löhne und jener des überproportionalen Landverbrauchs können faktenbasiert ausgeräumt werden. Zwar bietet gerade die Logistik auch Arbeitsplätze für Menschen, die es am Arbeitsmarkt nicht im-

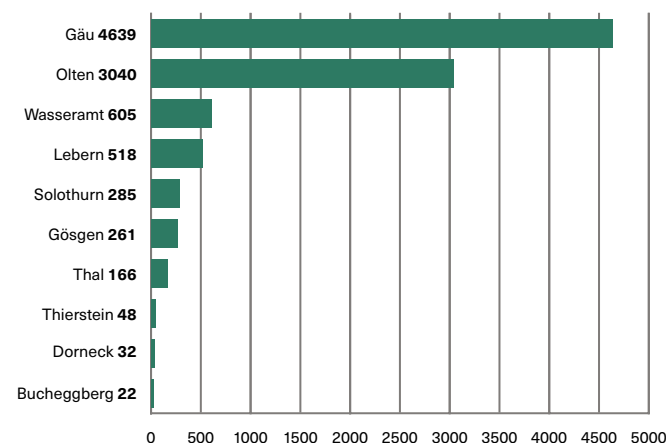
mer einfach haben. Gemäss der Lohnstrukturerhebung 2022 liegt aber der Medianlohn in der Branche «Verkehr & Logistik» im Espace Mittelland (kantonale Daten gibt es nicht) dennoch bei rund 7 100 Franken und damit über dem Medianlohn der Gesamtwirtschaft (rund 6 750 Franken).

Auch bezüglich der Flächeneffizienz kann am Beispiel der Migros Verteilbetrieb AG eindrücklich aufgezeigt werden, dass die Logistik besser ist als ihr Ruf. Auf einer bebauten Fläche von 25,1 Hektaren beschäftigt die Migros Verteilbetrieb AG (MVB) rund 866 vollzeitäquivalente Beschäftigte. Beim Beispielbetrieb liegt die Zahl der vollzeitäquivalenten Beschäftigten je Hektare somit bei rund 34,6 und damit deutlich über dem Durchschnitt der Solothurner Wirtschaft (30,3).

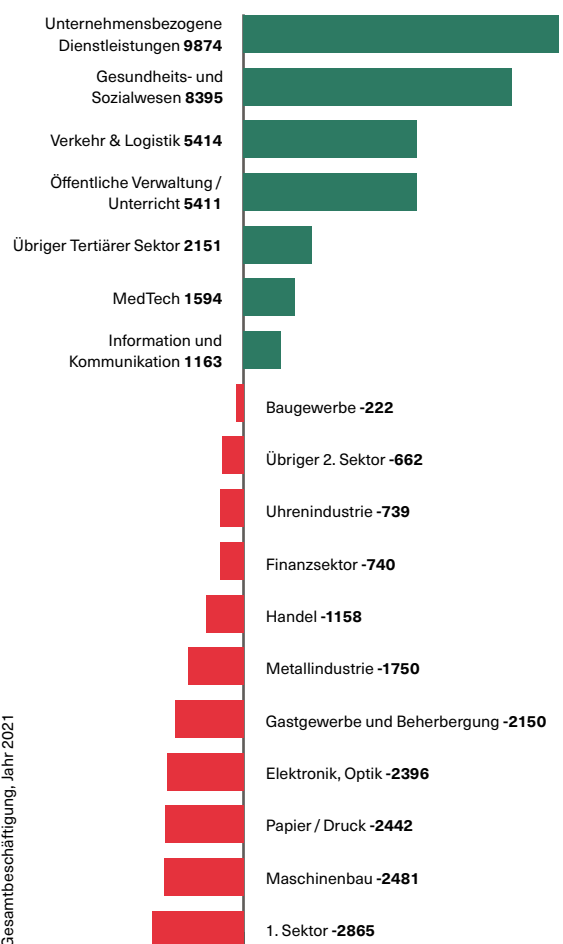
**Abb. 1: Beschäftigte im Bereich Verkehr und Logistik im Kanton Solothurn**



**Abb. 2: Beschäftigung in der Logistik-Branche nach Bezirk**



**Abb. 3: Beschäftigte +/- nach Branchen im Kanton Solothurn, 1995–2021**



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS); Statistik der Unternehmensstruktur (STATEMENT) für die Jahre 2011–2021; Rückrechnung bis 1995 basierend auf den Daten der Betriebszählung (BZ) des BFS. | Anstieg bzw. Rückgang der Zahl der Beschäftigten nach Branchen im Kanton Solothurn, 1995–2021

# Cargo sous terrain: Stand der Dinge?

Vor rund fünfzehn Jahren hat die Planung für ein Güterverkehrs-System begonnen, das Waren und Güter unter Tage transportieren und damit die oberirdischen Transportwege entlasten soll. «Cargo sous terrain» (CST) will dieses Mammutprojekt mit einem ersten Teilstück in Angriff nehmen: Vom Logistik-Cluster Gäu, unter dem Aargau hindurch, bis in den Grossraum Zürich soll es führen. Langsam aber sicher wird das Projekt ruckbar. Wirtschaftsflash hat mit Patrik Aellig, Leiter der CST-Medienstelle, über den aktuellen Stand des Projekts, dessen Chancen und zu erwartende Widerstände gesprochen.

*Interview: Christian Fluri | Illustrationen: CST*

**Lange war es relativ ruhig um das Projekt «Cargo sous terrain» – zumindest in der Öffentlichkeit. Nun scheint Bewegung in die Sache zu kommen. Woran liegt das?**

**Patrik Aellig:** Im Februar sind vom Bundesamt für Verkehr die Unterlagen zum «Sachplan Verkehr», Teil «Unterirdischer Gütertransport» publiziert worden. Darin ist erstmals das gesamte Projekt mit der Tunnelführung, den Hubs als Zugangsstellen zum System, den Geländeauffüllungen für den Aushub und anderen Angaben publiziert worden. Das bedeutet, die Gemeinden, die Bevölkerung und alle

Organisationen haben Gelegenheit, sich mit dem Projekt auseinanderzusetzen und ihre Stellungnahmen abzugeben.

**Das Projekt nähert sich langsam aber sicher den Gartenzäunen der Einwohnerinnen und Einwohner. Welche Stolpersteine erwarten Sie?**

**Aellig:** Die Diskussionen, die sich jetzt entfalten, sind Teil eines normalen Prozesses bei der Realisierung solch grosser Projekte. Nun startet ein Dialogprozess, in welcher Gestalt das Projekt weitergeplant wird. Dass es dabei zu Debatten und Kon-

troversen kommt, ist nichts Überraschendes, sondern ein notwendiger Bestandteil der Projektentwicklung.

**Welches sind die nächsten Schritte für das Projekt?**

**Aellig:** Nach Abschluss der laufenden Sachplananhörung wird CST aufgrund der Rückmeldungen aus den Kantonen das Projekt weiterverfeinern und dabei die geäusserten Anliegen berücksichtigen. Innerhalb der Verfahrensschritte von Sachplan, Richtplänen und Plangenehmigungsverfahren ist sichergestellt, dass alle be-





Die geplante CST-Teilstrecke zwischen dem Gäu und Zürich.

troffenen Akteure ihre Stimme einbringen können.

#### Der Zeitplan ist sportlich...

**Aellig:** Einverstanden, und das muss er auch sein. CST hat zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr einen ambitionierten, aber machbaren Zeitplan entwickelt. Dieser beinhaltet sämtliche Planungsschritte und geht von einem günstigen Verlauf der Verfahren aus. CST wartet die laufende Sachplananhörung ab und wird nach Vorliegen der Ergebnisse mit den zentralen Akteuren (Bund und Kantone) eine Standortbestimmung, auch hinsichtlich der Termine, vornehmen.

**Hauptaktionäre von CST sind grosse Player wie Coop oder Migros sowie staatliche oder staatsnahe Betriebe wie beispielsweise die Post oder Swisscom. Bis auf wenige Ausnahmen sind keine Firmen aus dem Kanton Solothurn mit dabei. Woran liegt das?**

**Aellig:** Zunächst einmal hat CST das operative Büro mit rund dreissig Angestellten in Olten, ist also selber eine Solothurner Firma. Es sind viele grössere gesamtschweizerische Firmen dabei, welche das Volumen für eine solche Investition haben.

**«Die gesamte Logistik-Branche wird anders aussehen.»**

Diese haben natürlich ihre Ableger auch im Kanton Solothurn. Unterhalb der Aktionariatsschwelle arbeiten wir selbstverständlich mit vielen Firmen im Projekt zusammen, welche aus Solothurn kommen.

**Der Kanton Solothurn spielt eine Schlüsselrolle im Projekt. Liegt dies «nur» an der Geografie?**

**Aellig:** Ja, das liegt an der Tatsache, dass hier der Logistik-Hub Härkingen liegt und die Autobahn A1 Richtung Zürich entlangführt. Wir beginnen unser Projekt dort, wo der Bedarf an Entlastung am grössten ist, das ist ganz klar zwischen Härkingen und Zürich.

**Der Kanton Aargau hat bereits signalisiert, dass er hinter CST stehen würde, stellt jedoch Fragen zur Grundwassersicherheit. Wie sieht dies im Kanton Solothurn aus?**

**Aellig:** Dem Schutz des Grundwassers gilt höchste Aufmerksamkeit seitens CST. Die von CST geplanten Anlagen müssen die strengen gesetzlichen Vorgaben zum Grundwasserschutz erfüllen. Besondere Sorgfalt ist erforderlich bei Grundwasserdurchquerungen. In der Regel vermeidet CST diese. Dort, wo sie unumgänglich sind, ist sichergestellt, dass sie Wasserdurchfluss und -temperatur nicht beeinträchtigen. Dies gilt natürlich auch für den Kanton Solothurn

**Nebst dem bereits beschlossenen Ausbau der Autobahn A1 auf sechs Spuren**

**zwischen Luterbach und Härkingen sind schweizweit zahlreiche weitere Planungen zur Beseitigung von Autobahn-Engpässen im Gange. Wozu braucht es da ein zusätzliches Logistik-System wie CST?**

**Aellig:** Um das Verkehrswachstum aufzufangen! Wir alle wissen, dass neue Strassen nach einem Ausbau in der Regel innert weniger Jahre wieder ausgelastet sind. Dieser Trend wird sich auch in Zukunft fortsetzen. Mit CST halten wir Kapazitäten für die Menschen frei, während die Güter mindestens teilweise unter dem Boden transportiert werden.

**Wie fügt sich CST in die regionalen und überregionalen Verkehrsplanungen ein?**

**Aellig:** Bereits im Rahmen der Sachpläne, vor allem aber auch der kantonalen Richtpläne werden die Verkehrsanbindungen von CST dargestellt. Wir verknüpfen unser System nahtlos mit den heutigen Verkehrsträgern Bahn und Strasse, aber auch Schiff und Luftfracht. Das erfordert natürlich ein sorgfältiges Einpassen in die bestehenden Verkehrssysteme mit dem Ziel, sie in Zukunft rationeller zu lenken – und vor allem eben auch zu entlasten.

**Welche Vorteile entstehen für Solothurner Firmen (auch ausserhalb der geplanten Hubs), wenn CST seinen Betrieb aufgenommen hat?**

**Aellig:** Zunächst einmal ist CST ein System zum Vorteil der Schweiz. Durch die Schaf-

fung einer neuen Infrastruktur, einem dritten Trasse neben Bahn und Strasse, leistet CST einen Beitrag an die Wirtschaftsentwicklung und die Lebensqualität im ganzen Land. Daneben gibt es spezifische Vorteile für Solothurn: das erwähnte Büro in Olten, aber auch die Entlastung der Strassen – wenn es uns einmal gelungen ist, das Prinzip des unterirdischen Gütertransports zu etablieren. Die gesamte Logistik-Branche wird anders aussehen, wenn unser kleinteiliger, kontinuierlicher Güterfluss sich durchsetzt.

**Und welche Vorteile/Nachteile sehen Sie für den Kanton Solothurn generell?**

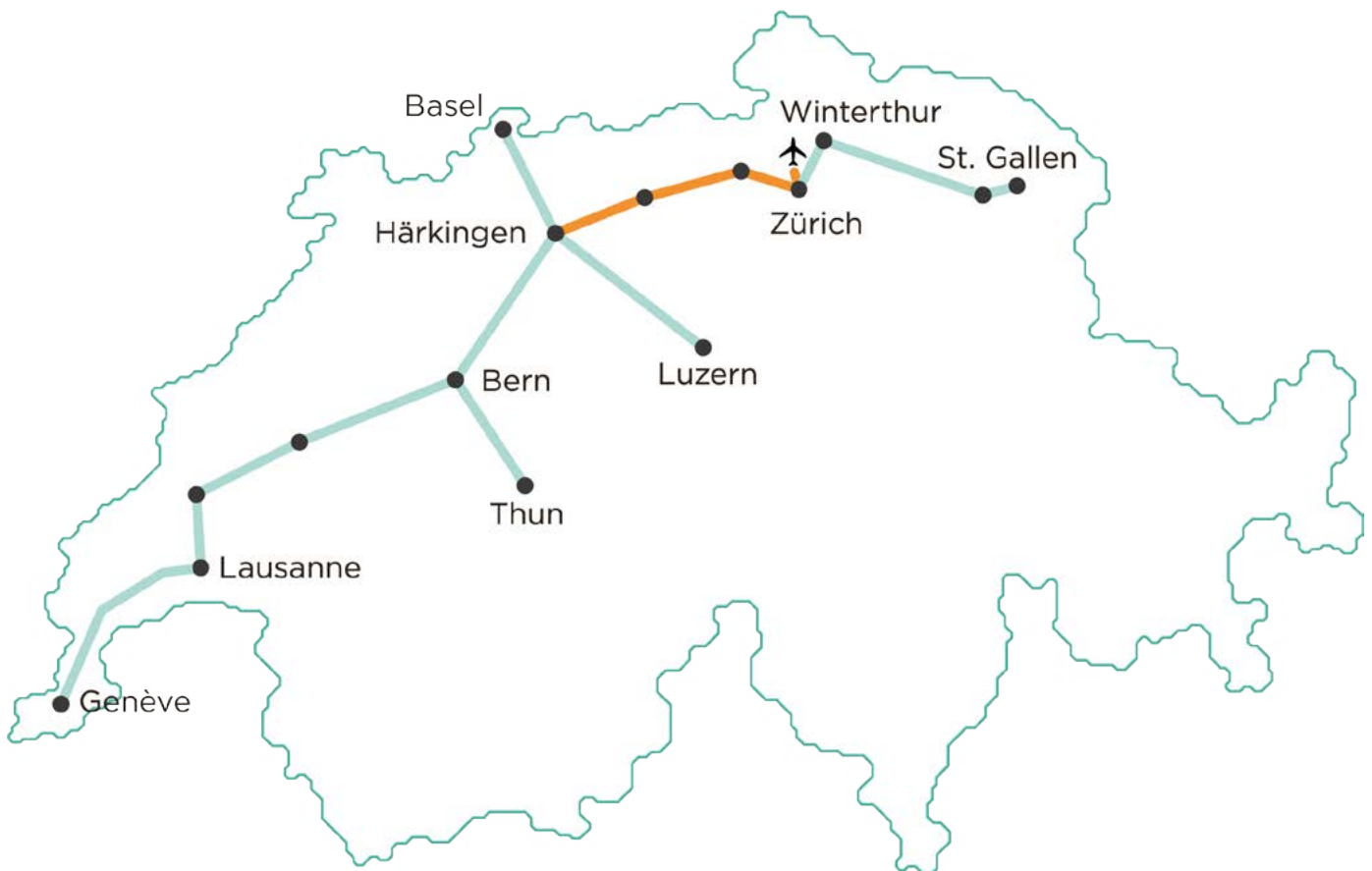
**Aellig:** Wir treten an mit der Überzeugung, etwas für die Innovation und Zukunftsfähigkeit der ganzen Schweiz zu tun. Punktuell entstehende Mehrbelastungen, etwa

beim Verkehr rund um die CST-Hubs, müssen wir mit einem intelligenten Verkehrsmanagement auffangen. Auch die Menschen in Solothurn profitieren von der Zuverlässigkeit der Lieferungen und der Abnahme von Staus.

**Ein Projekt dieser Grösse bringt naturgemäss Mehrverkehr, Neubauten (vgl. Dulliken) etc. mit sich. Wie wollen Sie die Bevölkerung und die Wirtschaft vom Mehrwert, den CST generieren soll, überzeugen?**

**Aellig:** Erstens durch eine sorgfältige, immer an die lokalen Gegebenheiten angepasste Planung. Dann auch durch den Dialog mit allen Instanzen, dem wir uns laufend stellen und aus dem wir jedes Mal Hinweise mitnehmen zur Verbesserung unseres Projekts, so, dass es schliesslich

im Sinne aller Beteiligten umgesetzt werden kann. Und, was etwas schwieriger zu vermitteln ist, aber einen wesentlichen Punkt darstellt: Wir versuchen auch zu zeigen, was passiert, wenn CST nicht realisiert wird. Dann stellen sich schwierige Fragen, etwa: Wohin mit dem ganzen zunehmenden Güterverkehr? Auch die SBB und die Strasse gelangen an ein Maximum ihrer Kapazitäten. ■



Dereinst soll CST ein gesamtschweizerisches Projekt werden.

## Abstimmungen vom 9. Juni: Das sind die Parolen des KGV und der SOHK

<b>Volksinitiative vom 23. Januar 2020 «Maximal 10 % des Einkommens für die Krankenkassenprämien (Prämien-Entlastungs-Initiative)»</b>	9. Juni 2024	NEIN
<b>Volksinitiative vom 10. März 2020 «Für tiefere Prämien – Kostenbremse im Gesundheitswesen (Kostenbremse-Initiative)»</b>	9. Juni 2024	NEIN
<b>Volksinitiative vom 16. Dezember 2021 «Für Freiheit und körperliche Unversehrtheit»</b>	9. Juni 2024	Keine Parole
<b>Bundesgesetz vom 29. September 2023 über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien (Änderung des Energiegesetzes und des Stromversorgungsgesetzes)</b>	9. Juni 2024	JA

Anzeige



### Das Rad rollt weiter – die nächste Generation übernimmt

Der Wandel ist die Grundlage für Beständigkeit. Rund siebenzig Jahre nach der Gründung unserer Firma durch Gottfried und Mathilde Neuenschwander schauen wir jetzt nach vorn und legen den Grundstein für die Zukunft: Die zweite Generation mit Peter sen. und Susanna Neuenschwander übergibt die Geschäfte an die dritte Generation. Peter Neuenschwander, Reno Schlupe und Christof Neuenschwander übernehmen per Anfang April 2024 die beiden Firmen Neuenschwander AG Mulden-Service + Entsorgung und Neuenschwander AG Entsorgungszentrum.

mulden-service.ch  
entsorgung-neuenschwander.ch



Peter sen. und Susanna Neuenschwander, Peter Neuenschwander, Reno Schlupe und Christof Neuenschwander (v. l.)

# Bürokratischer Aufwand führt zu Frust bei Betrieben

Wenn man den Betrieb von Philippe Arnet in Lohn-Ammannsegg betritt, steigt einem eine Duftmischung aus neuen Reifen, Lackpolitur und Kaffee in die Nase. «Genau so muss das sein», lacht der frisch gewählte Präsident der Sektion Solothurn des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS) und bittet in sein Büro zum Gespräch. Am Tisch sitzt bereits Thomas Jenni, Geschäftsführer des AGVS Solothurn. Er ist unter anderem für die Ausbildung verantwortlich.

*Text: Christian Fluri | Foto: zvg*

## **Elektroautos mischen den Markt auf. Stimmt diese Beobachtung?**

**Philippe Arnet:** Es herrscht die allgemeine Meinung vor, dass es im Bereich der Elektromobilität einen regelrechten Boom gibt. Die Realität hingegen sieht so aus: Wir verkaufen auch heute noch überwiegend Autos mit Verbrennungsmotoren. Der Wechsel findet also nicht über Nacht statt, sondern tropft vor sich hin. Jede Marke hat heute Elektroautos im Angebot. Und nun stellen wir fest, dass sich die Nachfrage ziemlich verhalten präsentiert.

## **Was bedeutet der Wechsel zur Elektromobilität für Ihren Betrieb?**

**Arnet:** Die Servicezeit eines Elektrofahrzeugs ist grundsätzlich kürzer und damit günstiger. Man darf aber nicht vergessen, dass zu einem späteren Zeitpunkt tendenziell höhere Servicekosten anfallen werden. Bei Elektrofahrzeugen haben wir einen grösseren Reifen- und Bremsverschleiss. Und ein Elektrofahrzeug ist gespickt mit Hightech. Das wird uns in ein paar Jahren vor grosse Herausforderungen stellen.

## **Sie brauchen also mehr Leute, die sich mit solchen Hightech-Geräten auskennen?**

**Thomas Jenni:** Absolut. Obwohl die Arbeit im Hochvolt-Bereich für uns an sich nichts Neues ist, haben sich zum Beispiel die Batterien massiv verändert. In der Ausbildung hinken wir hier aber nicht hinterher. Wir unterrichten sowohl in der Schule als auch in den Überbetrieblichen Kursen (ÜK) Hochvolt-Themen.

## **Dann ist im Bereich der Ausbildung alles in Butter?**

**Jenni:** So würde ich das nicht sagen. Wir bilden zwar richtig und gut aus und können uns – verglichen mit anderen Branchen – nicht über einbrechende Zahlen bei den Lehrverhältnissen beklagen. Aber auch wir brauchen mehr Leute, die wir zu hochqualifizierten Fachkräften ausbilden können.

**Arnet:** Wir werden in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren viel mehr Leute im

technischen Bereich brauchen, um die Mobilität sicherzustellen. Das heisst, dass wir unsere Betriebe immer und immer wieder motivieren müssen, vermehrt Lernen zu auszubilden. Ein entsprechendes Konzept haben wir im Verband ausgearbeitet. Aber das braucht natürlich Zeit.

## **Wo liegen aktuell die Gründe, warum Ihre Betriebe zu wenig Leute ausbilden?**

**Arnet:** Unsere Branche arbeitet im Vergleich zu vor zehn bis zwanzig Jahren heute extrem kurzfristig. Ein Beispiel: Früher erhielten wir zwei Mal pro Jahr eine neue Preisliste. Heute kommen monatlich neue Preise. Dies und viele andere Entwicklungen führten in den letzten zehn Jahren zu einem unglaublich hohen bürokratischen Aufwand – bei ständig steigendem Preisdruck.

**Jenni:** Gerade bei kleinen und mittleren Betrieben führt diese hohe administrative Arbeitslast zu einem gewissen Frust. Denn eigentlich möchte man ja für seine Kundinnen und Kunden da sein. Dass darunter schliesslich auch die Ausbildungsbereitschaft leidet, kann ich niemandem verübeln. Die Kernaufgabe eines Unternehmens ist ja nicht die Ausbildung. Die Kernaufgabe ist es, am Markt zu bestehen.

**«Gesamthaft sind die Margen massiv gesunken.»**

---

## DIE SEKTION SOLOTHURN DES AGVS

Die Dachorganisation der Schweizer Garagisten (AGVS) wurde 1927 gegründet. Die AGVS-Sektion Solothurn vertritt 150 Garagenbetriebe – kleine, mittlere und grosse Unternehmen –, die Automobile verkaufen, warten und reparieren.

Der AGVS setzt sich für die Schaffung und Erhaltung günstiger Rahmenbedingungen für die autogewerblichen Unternehmer und ihre Mitarbeiter ein. Ein grosser Teil der Mitglieder bietet auch Ausbildungsplätze in allen Bereichen an. Die Sektion Solothurn betreibt ein eigenes Ausbildungszentrum, in dem die Überbetrieblichen Kurse und die Lehrabschlussprüfungen durchgeführt werden.

---

### Ein gutes Stichwort: Wie viel Unternehmertum steckt noch in einer klassischen Garage?

**Arnet:** Uns machen zum Beispiel unsere Hersteller und Importeure grossen Druck mit standardisierten Vorgaben. Damit wir diese Vorgaben erfüllen können, müssen wir grosse Summen in unsere Betriebe investieren. Meist sind diese Investitionen gar nicht in unserem Sinne. Aber es bleibt uns am Schluss gar nichts anderes übrig, als das Geld in die Hand zu nehmen.

**Jenni:** Wer als Garage komplett selbstständig ist und nicht zu einer Gruppe gehört, kann durchaus als Unternehmer handeln. Sprich: Die Entscheidung beispielsweise über Personal, Ausstattung der Verkaufsräume oder Abschluss eines Geschäfts liegt beim Unternehmer.

### Wie haben sich die Margen im Autogewerbe, speziell im Verkauf, entwickelt?

**Arnet:** Vor etwas mehr als zehn Jahren hatte ich in meinem Betrieb eine Fixmarge von je nach Modell zwischen zwölf und sechzehn Prozent. Zusammen mit der variablen Marge im Rahmen der Zielerreichung konnten wir mit guter Arbeit zwischen fünfzehn und zwanzig Prozent erreichen.

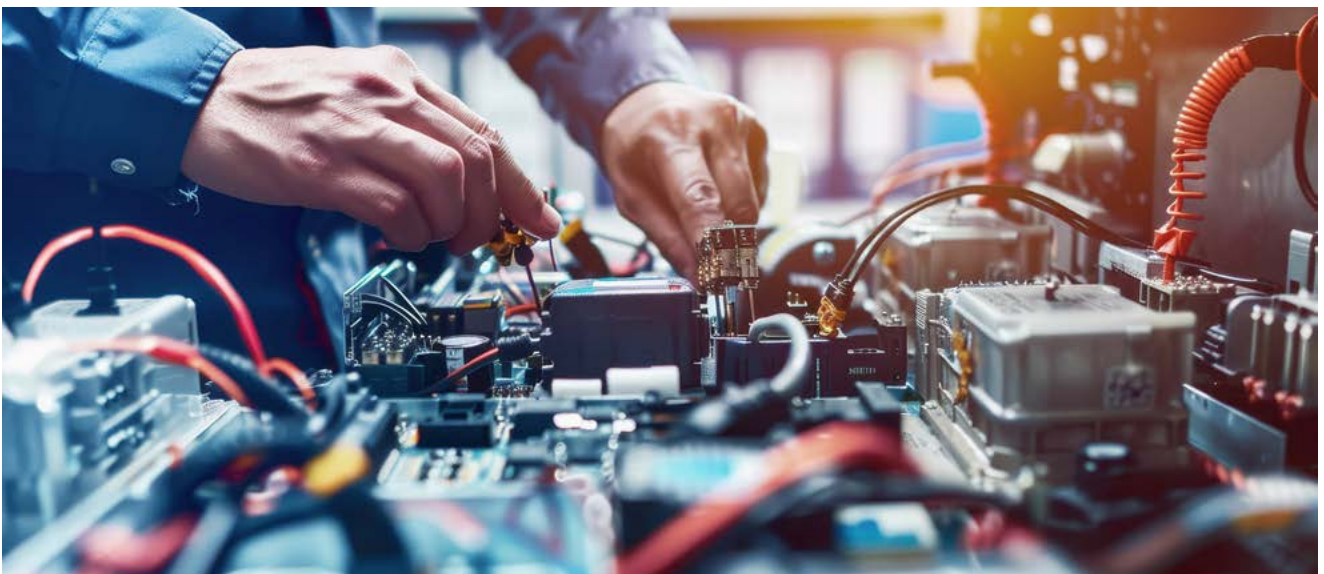
**Jenni:** Das war einmal... (lacht)

**Arnet:** Heute haben wir beispielsweise auf einem Elektrofahrzeug eine Fixmarge von drei bis vier Prozent. Gleichzeitig wurden die variablen Margen zwar erhöht. Es ist aber wesentlich komplexer, diese zu erreichen. Gesamthaft sind die Margen massiv gesunken.

### Komplexere Strukturen bedingen mehr Beratungstätigkeit. Können Sie Ihren Kunden diesen zusätzlichen Beratungsaufwand verrechnen?

**Arnet:** Eine Preisliste mit Ausstattungen hat heute 47 Seiten. Vieles ist mit vielem nicht kompatibel. Der Beratungsaufwand ist dadurch quasi durch die Decke geschossen. Es ist nicht möglich, aber eigentlich sollten wir unsere Beratung zumindest nach einer gewissen Dauer der Beratung verrechnen können. In anderen Branchen ist dies ja gang und gäbe.

**Jenni:** Ich bin seit 1978 im Autogewerbe. Als wir vor vielen Jahren in der Carrosserie, wo der Aufwand für eine Reparaturaufferte besonders hoch ist, eine Beratungsgebühr von 150 Franken eingeführt haben, brachen die Aufträge förmlich ein. Und dies obwohl die 150 Franken an die Reparaturkosten angerechnet wurden, sofern die Reparatur in unserem Betrieb durchgeführt wurde. Wir kamen sehr schnell weg von diesem Modell. Unsere Kundschaft ist nicht bereit, für Beratungsdienstleistungen zu bezahlen. Das ist ein Fakt. ■



Ein Elektrofahrzeug ist gespickt mit High-Tech. «Das wird uns in ein paar Jahren vor grosse Herausforderungen stellen», sagt AGVS-Präsident und Garagist Philippe Arnet.

# Bewährtes Instrument zur Regionalentwicklung

In den Agglomerationen konzentrieren sich rund achtzig Prozent der Schweizer Bevölkerung und der Arbeitsplätze. Die Agglomerationsprogramme liefern einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung dieser Wirtschaftsmotoren durch den Ausbau der Verkehrssysteme.

*Text: Matthias Reitze & Roger Siegenthaler | Foto: repla*

## Was ist ein Agglomerationsprogramm?

Als Agglomeration bezeichnet man eine oder mehrere Kernstädte, die von einem dicht bebauten Vorortgürtel umgeben sind. Die Schweiz zählt 49 Agglomerationen. Sie sind in den vergangenen Jahrzehnten stark gewachsen. Damit stieg der Bedarf, das Verkehrsnetz mit der Entwicklung der Städte und Gemeinden abzustim-

men. Diese sehr anspruchsvolle Aufgabe lässt sich nur gemeinsam über eine ganze Agglomeration lösen. Um diesen Prozess zu unterstützen, hat der Bund die Agglomerationsprogramme (AP) ins Leben gerufen, in denen die Agglomerationen ihre Entwicklung analysieren und Massnahmen erarbeiten, damit sich Siedlung und Verkehr gut entwickeln und die Agglome-

rationen als Wohn- und Wirtschaftsstandort gestärkt werden. Im Zentrum stehen Massnahmen zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr, den öV und den Fuss- und Veloverkehr. Dies in Bezug auf die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit.

Seit 2007 können die Agglomerationen alle vier Jahre APs einreichen, welche vom Bund überprüft werden. Je wirkungsvoller ein AP, desto stärker beteiligt sich der Bund finanziell. Maximal sind es vierzig Prozent. Den Rest teilen sich Kanton und Gemeinden, je nach Zuständigkeit. Finanziert werden im Wesentlichen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.

## ZU DEN PERSONEN



Roger Siegenthaler (im Bild rechts) ist Gemeindepräsident von Lüterkofen-Ichertswil. Er präsidiert die repla seit 2012.

Matthias Reitze ist Partner der Planungsfirma KONTEXTPLAN AG und seit 2020 Geschäftsführer der repla im Mandatsverhältnis.

## Die repla als Trägerschaft

Damit die äusserst aufwändigen Planungsarbeiten mit den zahlreichen Gemeinden und den kantonalen Fachstellen bewältigt werden können, braucht es eine gut organisierte Trägerschaft, die nötigen finanziellen Mittel und fachliche Unterstützung. All dies stellt im Agglomerationsprogramm Solothurn die repla sicher. repla ist die Abkürzung für die Regionalplanungsgruppe espaceSolothurn. Sie ist ein Verein aus allen 39 Gemeinden der Bezirke Wasseramt, Bucheggberg, Lebern und der Stadt Solothurn mit einer Bevölkerung von ca. 105 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Nicht mit dabei sind Grenchen und Bettlach, die bis vor wenigen Jahren eine eigene Regionalplanungsgruppe zusammen mit Berner Gemeinden bildeten.

Die Agglomeration Solothurn ist eine Teilmenge der repla und besteht aus der Stadt und 23 Gemeinden mit ca. 80 000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Die repla wirkt nicht nur in den Agglomerationsprogrammen mit, sondern generell bei Aufgaben, welche die Kapazitäten einer einzelnen Gemeinde übersteigen und das gesamtregionale Interesse betreffen. Die Statuten geben einen relativ grossen Handlungsspielraum in Bezug auf das Betätigungsfeld; so war die repla neben raumplanerischen Themen auch schon in den Bereichen Energieplanung, Zivilschutzorganisation oder ökologische Vernetzung tätig. Auf dieser Basis trägt die repla seit ihrer Gründung im Jahr 1961 wesentlich dazu bei, dass die Ideen und Projekte der Gemeinden und des Kantons aufeinander abgestimmt werden, damit das Ziel einer lebenswerten und wirtschaftlich starken Region erreicht und das Zusammengehörigkeitsgefühl gefördert werden.

#### **Vernetzung und Beteiligung als Erfolgsfaktoren der repla**

Als Verein hat die repla keine direkte Entscheidungskompetenz. Sie ist ein reines Koordinationsgremium, das aber mit Roger Siegenthaler über ein aktives und engagiertes Vorstandspräsidium und mit Geschäftsführer Matthias Reitze über eine leistungsfähige Geschäftsstelle verfügt, um die Tätigkeiten und Projekte vorzubereiten und zu begleiten. Diese werden von einer oder mehreren Gemeinden via Vorstand beantragt und die Budgets durch die Delegiertenversammlung beschlossen.

Indem fast ein Drittel der Gemeindepräsidenten sowie die Chefs der kantonalen Ämter für Raumplanung bzw. Verkehr und Tiefbau im repla-Vorstand vertreten sind, können Projekte effizient und mit hoher Legitimation koordiniert werden. Die Mitgliedergemeinden und weitere Stakeholder werden bei Bedarf in die Planungsprozesse miteinbezogen, um eine breite Abstützung zu ermöglichen.

So wurden für das aktuelle, fünfte Agglomerationsprogramm (AP) mit den Gemeinden und den kantonalen Fachstellen Workshops durchgeführt, um frühzeitig Handlungsbedarf zu erkennen und daraus gute

Projekte entwickeln zu können. Im Anschluss daran folgte ein Forum, an dem sich auch weitere interessierte Kreise aus Wirtschaft und Umwelt zu den Handlungsfeldern und Stossrichtungen einbringen konnten.

Alle Mitgliedergemeinden der repla beteiligen sich finanziell an der Erarbeitung der AP, auch diejenigen, die nicht im Agglomerationsperimeter liegen. Dies im Wissen, dass alle von guten Infrastrukturen in der Agglomeration profitieren, sei es auf dem Arbeitsweg oder in der Freizeit.

Auch der Kanton wirkt partnerschaftlich mit und beteiligt sich mit vierzig Prozent an den Planungskosten.

Vor der Eingabe an den Bund wird das AP durch die Delegierten der repla-Gemeinden demokratisch beschlossen.

#### **Was haben die Agglomerationsprogramme der Region gebracht?**

Seit dem Abschluss des ersten AP im Jahr 2011 sind schon hohe Millionenbeiträge an Bundesgeldern in unsere Region geflossen für die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Gesamthaft wurden Massnahmen im Umfang von über 200 Millionen Franken geplant, an denen sich der Bund mit 76 Millionen Franken beteiligt:

- AP1: 26 Mio. Franken, 10,4 Mio. Bund
- AP2: 54 Mio. Franken, 18,8 Mio. Bund
- AP3: 19,7 Mio. Franken, 6,7 Mio. Bund
- AP4: 105 Mio. Franken, 40 Mio. Bund

Die Massnahmenpakete der AP1 bis 3 sind grösstenteils realisiert. Die Massnahmen der vierten Generation wurden 2022 eingereicht, die Realisierung folgt in den nächsten Jahren.

Schlüsselmassnahmen waren bisher:

- Neue Bahnhaltstellen auf der Linie Solothurn-Biel in Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten: Solothurn Allmend (Brühl-Quartier) und Bellach Grederhöfe
- Verkehrsmanagement auf der Achse Zuchwil/Derendingen (inkl. Bau Kreis-Kreuzplatz) und Biberist/Solothurn mit dem Ziel einer Verflüssigung und eines besseren Stauraummanagements

- Zuchwil Luzernstrasse, Anbindung Knoten Aarmatt («Tropfenkreisel») Richtung Autobahnauffahrt Solothurn Ost zur Entlastung der Nord-Südstrasse Zuchwil (Staureduktion, Verkehrsverflüssigung)
- Umgestaltung Baselstrasse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Baustart 2026)
- Veloroute Solothurn – Subingen – Herzogenbuchsee: sichere, schnelle und attraktive Route für Berufspendler, Schulkinder (Oberstufenzentrum Subingen) und Freizeitverkehr
- Ausbau Verkehrsdrehscheibe Lohn-Lüterkofen (Bahn – Bus – Auto); noch nicht umgesetzt
- Aufwertung Bahnhof Süd Solothurn inkl. neue Personenunterführung für Velo- und Fussverkehr zur besseren Verbindung der Stadtteile und Anbindung Bürgerspital

Die intensive Arbeit der Gemeinden der Region espaceSolothurn hat sich auszahlt: Das Bundesamt für Raumplanung hat das vierte Agglomerationsprogramm, das 2022 eingereicht wurde, als drittbestes der ganzen Schweiz beurteilt. Davor liegen nur noch die beiden Grossregionen Basel und Genf, die weitaus mehr Ressourcen einsetzen können.

Die repla versucht mit dem laufenden fünften Programm an diesen Erfolg anzuknüpfen. ■

# ÖFFNEN SIE SICH NEUEN MÖGLICHKEITEN – IHRE WEBSITE IST IHR MARKENZEICHEN!



Mehr Infos unter [flextiger.ch](https://flextiger.ch)

Möchten Sie Ihre Website von Grund auf gestalten, erneuern oder einfach etwas aufpeppen – wir haben die richtige Lösung für Sie. Wir sind Ihr Partner in der Region für die Erstellung von Websites zu fairen Preisen.



**vorsorgen**

damit Sie auch später noch kräftig zupacken können.



Jurastrasse 20, Postfach, 4601 Olten  
Telefon 062 207 10 80  
[info@fundamenta.ch](mailto:info@fundamenta.ch)



**Fabian Aebi-Marbach**  
Generalagent



**Rita Meister**  
Generalagentin



**René Biri**  
Generalagent

## Das Leben schreibt die schönsten Geschichten. Wir begleiten Sie dabei.

**Generalagentur Olten**  
Fabian Aebi-Marbach  
Baslerstrasse 32  
4601 Olten  
[mobilier.ch/olten](http://mobilier.ch/olten)

**Generalagentur Balsthal**  
Rita Meister  
Falkensteinerstrasse 9  
4710 Balsthal  
[mobilier.ch/balsthal](http://mobilier.ch/balsthal)

**Generalagentur Solothurn**  
René Biri  
Wengstrasse 26  
4502 Solothurn  
[mobilier.ch/solothurn](http://mobilier.ch/solothurn)

**die Mobiliar**

1384944



## Wo Menschen ihre Zukunft planen.

Basel | Bern | Biberist | Burgdorf | Grenchen | Langnau i.E. | Oensingen | Solothurn

[www.bsb-partner.ch](http://www.bsb-partner.ch)

**bsb+**  
BSB + Partner  
Ingenieure und Planer

## PENDLERSTRÖME

# Solothurn: Ein dreigeteilter Pendlerkanton

Der Kanton Solothurn hat einen hohen Anteil Zupendler, einen hohen Anteil Wegpendler und unter dem Strich einen hohen negativen Pendlersaldo. Dabei findet ein reger Austausch von Arbeitskräften mit den Nachbarkantonen statt. Im Westen mit Bern, im Osten mit dem Aargau, im Norden mit den beiden Basel.

Text: Charlie Schmid | Grafiken: c&h

Der Kanton Solothurn zählte im Jahr 2022 gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) etwa 118 000 Pendlerinnen und Pendler. Das heisst, dass vier von fünf erwerbstätigen Solothurnern ab fünfzehn Jahren ihr Wohngebäude verlassen müssen, um an den Arbeitsplatz zu gelangen. Den grössten Teil – nämlich fast sechzig Prozent – bilden sogenannte Binnenpendler. Das sind Personen, die innerhalb des Kantons pendeln. Die übrigen vierzig Prozent oder rund 48 000 Erwerbstätige arbeiten in einem anderen Kanton und werden als Wegpendler bezeichnet.

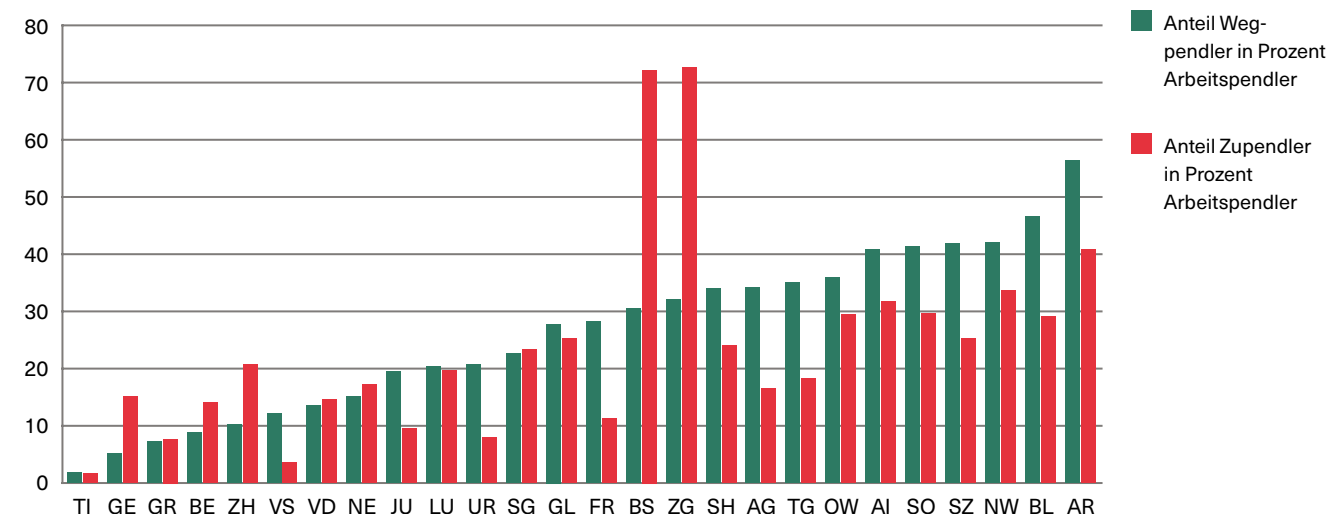
### Abfluss von Arbeitskraft aus dem Mittelland

Solothurn ist ein klassischer Pendlerkanton. Nur in vier Kantonen (SZ, NW, BL, AR) ist der Anteil der Wegpendler noch höher. Umgekehrt ist aber auch der Anteil der Arbeitskräfte, die von ausserhalb in den Kanton Solothurn pendeln (Zupendler) mit 29,7 Prozent sehr hoch (vgl. Abb. 1). Nur in den beiden Appenzell, Nidwalden sowie in den Hotspots Basel-Stadt und Zug ist dieser Wert noch höher. Anders formuliert: Sowohl der Export als auch der Import von Arbeitskräften ist im Kanton Solothurn

sehr hoch. Vergleichbar ist man diesbezüglich etwa mit Basel-Land oder Schwyz. Keine Berücksichtigung findet in dieser Statistik die Anzahl Grenzgängerinnen und Grenzgänger.

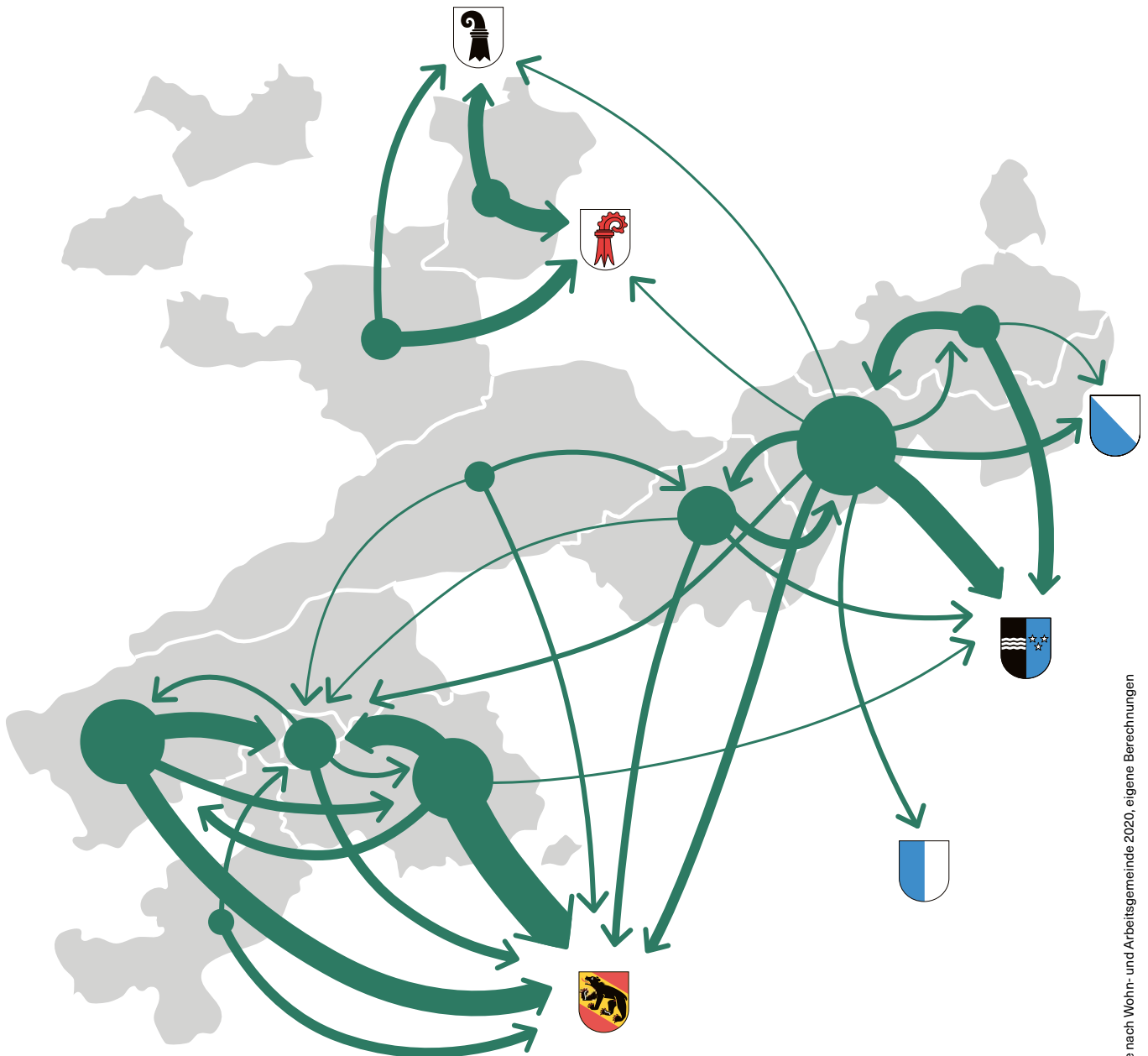
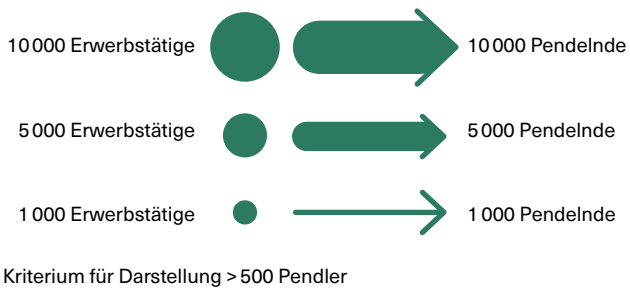
Interessant ist die Differenz zwischen den Weg- und Zupendlern, der sogenannte Pendlersaldo. Dieser liegt mit 11,7 Prozent deutlich im negativen Bereich. Solothurn findet sich damit im interkantonalen Vergleich an 19. Stelle wieder. Unsere Nachbarkantone Aargau und Basel-Land belegen in diesem Ranking gar die letzten bei-

Abb. 1: Anteil Weg- und Zupendler in den Schweizer Kantonen



41,3 Prozent der Pendler im Kanton Solothurn (47 664 Erwerbstätige) sind Wegpendler (grüner Balken). Der Anteil an Zupendlern aus anderen Kantonen beträgt 29,7 Prozent, was 34 185 Erwerbstätigen entspricht (roter Balken). Die Differenz ist der Pendlersaldo (11,7 Prozent).

Quelle: BFS – Ständige Wohnbevölkerung Erwerbstätige, Auszubildende und Pendler nach Kantonen, 2022



**Abb. 2: Wichtigste Pendlerströme im und aus dem Kanton Solothurn**

Die Grösse der Pfeile gibt die ungefähre Anzahl der Pendler von einem Bezirk in einen anderen Bezirk oder in einen anderen Kanton wieder. Die Grösse der Kreise zeigt die ungefähre Anzahl der Erwerbstätigen, die im gleichen Bezirk wohnen und arbeiten. Da es sich um hochgerechnete Umfragedaten handelt, sind die absoluten Zahlen mit Vorsicht zu geniessen. Aus Gründen der Komplexität sind die Zupendler aus den anderen Kantonen nicht dargestellt.

Quelle: BFS – Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde 2020, eigene Berechnungen

den Plätze, während am anderen Ende der Skala nebst Basel und Zug auch Zürich, Genf und Bern positive Pendlersaldi aufweisen. Das heisst, dass unter dem Strich wesentlich mehr Arbeitskraft aus den Mittelland-Kantonen in die starken Wirtschafts- und Verwaltungszentren abfließt, als umgekehrt in sie zurück.

Bei der Wahl der Verkehrsmittel wählen Solothurner Pendler deutlich öfter das Auto (59 Prozent) als der eidgenössische Durchschnitt (ca. fünfzig Prozent). Dreizehn Prozent benützen die Bahn, zehn Prozent sind mit dem Velo oder E-Bike unterwegs, je acht Prozent gehen zu Fuss resp. wählen den öffentlichen Strassenverkehr.

### Reger Austausch mit Aargau, Basel und Bern

Die bevorzugten Zieldestinationen der Wegpendler sind die Nachbarkantone Bern, Aargau und Basel-Land. Drei Viertel der Erwerbstätigen, die den Kanton Solothurn verlassen, haben ihren Arbeitsplatz in einem dieser drei Kantone. Basel-Stadt, Zürich, Luzern und Zug sind die Kantone, die von mehr als 500 Pendelnden angesteuert werden. Der Rest verteilt sich auf die übrige Schweiz. Auch bei den Zupendlern stammen über 75 Prozent aus Bern, Aargau und Basel-Land. Luzern, Zürich und Basel-Stadt sind die weiteren Kantone mit mehr als tausend Zupendlern.

In Abbildung 2 sind die Pendlerströme auf Bezirksebene dargestellt. Die Pfeile stellen die grössten Pendlerbewegungen (> 500 Personen) von einem Bezirk in einen anderen Bezirk resp. in einen anderen Kanton dar. Die Kreise symbolisieren die Anzahl Erwerbstätige, die innerhalb des jeweiligen Bezirks wohnen und arbeiten. Die

Dreiteilung des Kantons in die Wirtschaftsräume Solothurn/Lebern/Wasseramt im Südwesten, Olten/Gäu im Osten und Schwarzbubenland/Basel im Norden wird hier deutlich ersichtlich.

### Der Westen orientiert sich nach Bern, der Osten in den Aargau

Bezogen auf die Bezirke verzeichnet das Wasseramt die gesamthaft grösste Zahl an Wegpendlern. Über 18 000 Personen verlassen den Bezirk, um auswärts einer Arbeit nachzugehen. 42 Prozent tun dies im Kanton Bern, weitere dreissig Prozent in der Stadt Solothurn. 8500 Erwerbstätige haben jedoch im Wasseramt selber ihren Arbeitsplatz. Im Bezirk Lebern sieht dies ähnlich aus: 9000 Erwerbstätige bleiben im Bezirk und die Wegpendelnden müssen zu über siebzig Prozent ins Bernbiet oder die Stadt Solothurn reisen. Aus dem Kanton Bern strömen umgekehrt 12 000 Personen in die Agglomeration Solothurn/Grenchen. In dieser Region sind somit aus wirtschaftlicher Sicht leistungsfähige Verkehrsverbindungen in den Süden und Westen sowie ein funktionierendes Nahverkehrsnetz von zentraler Bedeutung.

Etwas anders verhält es sich im starken Wirtschaftsraum Olten. Etwa 5600 Erwerbstätige haben eine Destination im Aargau zum Ziel. Die übrigen Pendlerströme zeigen in alle Himmelsrichtungen, was die Bedeutung Oltens als Verkehrsknotenpunkt unterstreicht. 15 000 ausserkantonale Personen, davon die Hälfte aus dem Aargau, pendeln in den Bezirk Olten hinein. Dazu kommen weitere 6500 Erwerbstätige aus den anderen Regionen des Kantons. Die Stärke Oltens als Wohn- und Arbeitsort wird auch dadurch ersichtlich, dass 13 000 Personen im Bezirk wohnen

und arbeiten und der Anteil der Wegpendler mit 55 Prozent in keinem Bezirk so niedrig ist. Zum Vergleich: In Dorneck oder Gösigen verlassen über achtzig Prozent der Erwerbstätigen ihren Wohnbezirk, um auswärts zu arbeiten. Auch die Pendlersaldi sind einzig in den Bezirken Olten, Gäu und Solothurn ausgeglichen, hingegen im übrigen Kantonsgebiet negativ.

### Schwarzbuben orientieren sich nach Norden

Das Gäu mag als logistische Drehscheibe der Schweiz für den Güterverkehr eine zentrale Bedeutung haben. Für Arbeitskräfte gilt dies jedoch nicht in selbem Masse. Nach Olten ist es zwar der Bezirk mit den zweitmeisten ausserkantonalen Zupendlern. Mit lediglich 4000 Wegpendlern in andere Kantonsteile oder Kantone nehmen sich die Bewegungen jedoch eher bescheiden aus. Wenig überraschend sind schliesslich die Pendlerströme im Norden des Kantons. Der Austausch von Arbeitskräften findet praktisch ausschliesslich mit den beiden Basel statt. 11 000 Personen verlassen für die Arbeit die Bezirke Dorneck und Thierstein in Richtung Basel, was einen Anteil von ungefähr neunzig Prozent aller Wegpendelnden aus dem Schwarzbubenland ausmacht. In umgekehrter Richtung stammen ebenfalls neunzig Prozent der 3500 Zupendler aus den beiden Halbkantonen.

Diese Besonderheiten zeigen, dass eine pendlerfreundliche Verkehrsplanung im Kanton Solothurn den regionalen Besonderheiten Rechnung tragen muss und somit von hoher Komplexität ist. ■

Anzeige



**WS SKYWORKER®**  
**Arbeitsbühnen - Vermietung**

Garantierte Sicherheit und Kompetenz!  
Mietservice schweizweit 0800 813 813  
[www.ws-skyworker.ch](http://www.ws-skyworker.ch) [miete@ws-skyworker.ch](mailto:miete@ws-skyworker.ch)

**WIR SIND KUNDENNAH,  
SUPPORTERIN, PROBLEM-  
LÖSERIN, NICHT EINGE-  
BILDET, TOP AUSGEBILDET,  
SERVICETECHNIKER.**

[www.ga-weissenstein.ch](http://www.ga-weissenstein.ch)

**gaw**   
so naheliegend



 **solidis**  
EINEN SCHRITT • VORAUSS

**Steuern.**

**Solidis Revisions AG**  
**Solidis Treuhand AG**  
[info@solidis.ch](mailto:info@solidis.ch)  
[solidis.ch](http://solidis.ch)

 **EXPERT**  
**SUISSE**  
Certified Company

 **TIAG**  
A Worldwide Member of International Accounting

# Ende 2028 wird das Eigenkapital verbraucht sein

Im kantonalen Finanzhaushalt droht die Alarmstufe dunkelrot. Der Regierungsrat prophezeit per Ende 2028 eine Nettoverschuldung im Betrag von 1752,3 Millionen Franken. Er ist gefordert, signifikante Einsparungen zu beschliessen. Auch das ist pikant und birgt weitere Risiken: Der Stand Solothurn wird weiterhin vom Wohlergehen «reicher» Kantone abhängig sein.

Text und Grafiken: Paul Meier

Die Staatsrechnung 2023 schliesst mit einem Defizit von 58,3 Millionen Franken ab. Budgetiert war ein Minus von 90,5 Millionen. Im Vorjahr wurde ein Gewinn von 148,2 Millionen Franken ausgewiesen. Per Ende 2023 besass der Staat 671,1 Millionen Franken Eigenkapital. Falls die Prognosen im neu aufgelegten Integrierten Aufgaben- und Finanzplan 2025 bis 2028 (IAFP) Realität werden, wird dieses Vermögen am 31. Dezember 2028 verbraucht sein. Inklusiv 2024 rechnet die Regierung in den kommenden fünf Jahren mit Finanzierungsfehlbeträgen von 753,1 Millionen. Damit würde die Nettoverschuldung auf 1752,3 Millionen beziehungsweise auf 5785 Franken pro Einwohner anwachsen.

## Als Gemeinde würde der Kanton zum Sanierungsfall

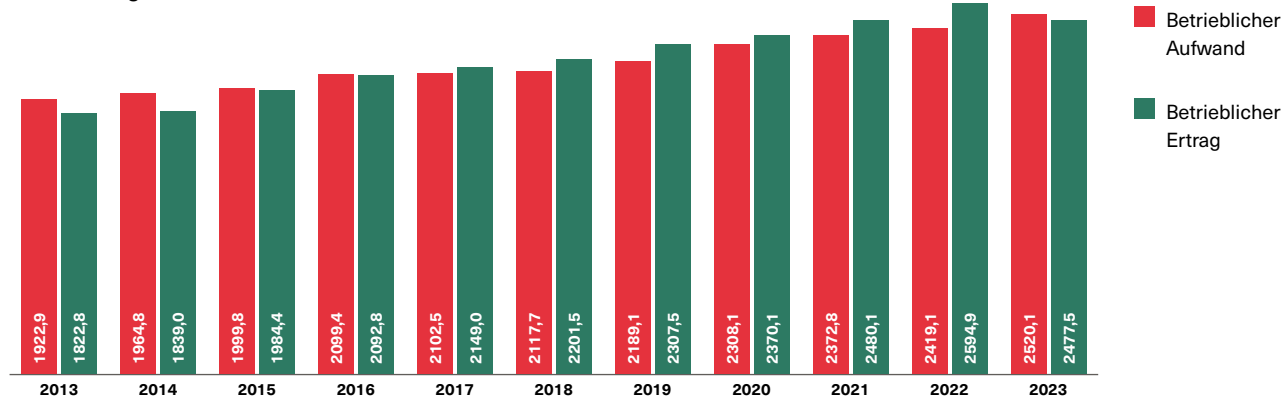
Gälten für die Kantone die gleichen Ellen wie für die Gemeinden, müsste der Bund den Kanton Solothurn spätestens im Frühling 2029 auf eine Watchlist setzen. Denn, würde eine Gemeinde ähnlich hohe Verschuldungsquoten wie der Kanton offenlegen, hätte dies die Einleitung eines aufsichtsrechtlichen Verfahrens zur Folge. So will es das Gemeindegesetz. Dass der Regierungsrat diese Weisung auch umsetzt, belegt das folgende Beispiel: Im Mai 2014 entzog er der Gemeinde Holderbank die Finanzhoheit und verfügte eine Anhebung des Steuerfusses von 139 auf 150 Prozentpunkte, nachdem sich deren Gemeinde-

versammlung wiederholt geweigert hatte, einen Bilanzfehlbetrag von mehr als 1,2 Millionen Franken durch zusätzliche Steuereinnahmen zu kompensieren. Drei Jahre später, am 6. Juni 2017, informierte die Staatskanzlei: «Holderbank ist saniert und kann wieder selber wirtschaften.»

## Parteien zwischen grossem Unbehagen und Ignoranz

«Der Weg in die Steuerhölle ist mit guten Vorsätzen gepflastert», betitelt die SVP ihre Stellungnahme zum Geschäftsbericht 2023 des Regierungsrats. Der Finanzplan sehe vor, dass in keinem Jahr die Investitionen durch die Einnahmen gedeckt seien. «Dies ist nichts weiter als budgetieren

## Entwicklung des Staatshaushaltes des Kantons Solothurn



2520,1 Millionen Franken werden in der Rechnung 2023 als «Betrieblicher Aufwand» ausgewiesen. Seit 2013 leistete sich der Kanton Kostenanstiege um 597,2 Millionen oder um 31,1 Prozentpunkte. Die Wohnbevölkerung des Kantons nahm in derselben Zeit nur um 9,8 Prozent zu.



### DAS SAGT DIE SOHK

«Was uns da angekündigt wird, vermittelt ein schlechtes Signal bezüglich der Standortattraktivität des Kantons Solothurn», sagt Daniel Probst, Direktor der Solothurner Handelskammer und Mitglied der Finanzkommission des Kantonsparlaments, zu den düsteren Aussichten im staatlichen Finanzhaushalt.

auf Pump.» Die FDP. Die Liberalen lehnt in ihrer Mitteilung Steuererhöhungen für den Mittelstand kategorisch ab. Neue Ausbauwünsche im Bereich «Soziale Wohlfahrt» werde sie kritisch hinterfragen. Auch müssten die geplanten Investitionen auf ihre Notwendigkeit und Dringlichkeit geprüft werden. «Der Kantonsrat sollte vermehrt den Mut haben, Nein zu sagen!» Die Mitte erklärt, sie sei mit dem gegenüber dem Budget besseren Abschluss «mittelmässig zufrieden». Und die SP? Diese interpretiere die Zahlen dahingehend, dass sie ein Beleg dafür seien, «dass das angekündigte, massive und schädliche Sparprogramm der Regierung schlicht unnötig» sei, zitiert die Solothurner Zeitung aus dem Communiqué der Sozialdemokraten.

Die Grüne Fraktion deponierte bereits am 20. März im Kantonsrat einen Vorstoss, laut dem der Regierungsrat beauftragt werden solle, «nebst dem Massnahmenplan zur aufwandsseitigen Entlastung auch ertragsseitig eine Korrektur der Steuererträge von rund 40 Millionen Franken zu prüfen und anzustreben.»

### Verheerende Auswirkungen auf die Standortattraktivität des Kantons Solothurn

Daniel Probst, der Direktor der Solothurner Handelskammer und Mitglied der Finanzkommission des Kantonsrats, erschüttern die düsteren Perspektiven punkto Staatsfinanzen. «Was uns da angekündigt wird, vermittelt ein schlechtes Signal bezüglich der Standortattraktivität des Kantons Solothurn.» Unternehmen setzen bei Erweiterungen und vor allem bei Neuansiedlungen auf finanziell stabile Kantone. «Schon heute fehlen uns Hauptsitze mit hohen Steuersubstraten, und finanzkräftige Steuerzahler wohnen vor allem in steuergünstigen Kantonen.» Probst verweist auf den Ressourcenindex des Bundes: Darin figuriert der Stand Solothurn mit 71,9 Punkten an fünfletzter Stelle. Schlechter klassiert sind nur noch die Kantone Freiburg (71,6), Uri (70,6), Jura (66,4) und Wallis (65,2 Punkte).

### 597,2 Millionen Mehraufwand innerhalb von elf Jahren

2520,1 Millionen Franken werden in der Rechnung 2023 als Betrieblicher Aufwand ausgewiesen. Um diese Grösse einordnen zu können, blicken wir ins Jahr 2013 zu-

rück. Damals resultierte ein Betriebsaufwand von 1922,9 Millionen. Im Verlauf der letzten elf Jahre leistete sich der Kanton also Kostenanstiege um 597,2 Millionen – oder um 31,1 Prozentpunkte. Die Wohnbevölkerung des Kantons nahm in derselben Zeit nur um 9,8 Prozent zu.

Am höchsten belastet 2023 das Departement des Innern (DDI) mit 1291,8 Millionen Franken Bruttoaufwand die Staatsrechnung, gefolgt vom Departement Bildung und Kultur mit 507,3, dem Bau- und Justizdepartement mit 295,4, dem Volkswirtschaftsdepartement mit 270,1 und dem Finanzdepartement mit 155,1 Millionen Franken. Das DDI verzeichnete im Berichtsjahr zur Finanzierung von «Spitalbehandlungen gemäss KGV», für Ergänzungsleistungen zur IV sowie für Prämienverbilligungen KGV Ausgaben im Betrag von 538,5 Millionen Franken. Das sind 71 Prozent der Summe, die der Kanton 2023 aus Staatssteuern von Natürlichen Personen (754,3 Millionen Franken) eingenommen hat. Rechnet man die Bundesanteile für Ergänzungsleistungen zur IV (35,2 Millionen Franken) und für Prämienverbilligungen (96,5 Millionen Franken) dazu, ergibt das ein Total von 670,2 Millionen Franken. Nichtsdestotrotz fordert die SP gebetsmühlenartig weitere Zuschüsse zur Verbilligung von Krankenkassenprämien. Würden am kommenden 9. Juni die Stimmberechtigten die Prämien-Entlastungsinitiative der SP annehmen, würde dies dem Kanton jährlich Zusatzkosten von rund 30 Millionen Franken und dem Bund von 110 Millionen Franken aufbürden.

Anzeige

Bodenbeläge . Teppiche . Parkett  
Industriebeläge . Vorhangsysteme

Mobilia Solothurn AG  
032 622 34 24  
info@bodenmobilia.ch  
bodenmobilia.ch

**bodenMobilia**

**wirtschaftsflash**

Erreichen Sie mit Ihrer Werbung die wichtigen Köpfe aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft im Kanton!

Urs Bader, Inserate  
079 885 36 35, [inserate@wirtschaftsflash.ch](mailto:inserate@wirtschaftsflash.ch)

### Die Verwaltung wächst und wächst

Per Ende 2023 administrierte das Personalamt 3519,3 Vollzeitpensen (693,1 mehr als 2013). In jedem der letzten elf Jahre wurden in der Kantonsverwaltung neue Arbeitsplätze geschaffen. Das Personal der Solothurner Spitäler ist in der vorliegenden Bestandesaufnahme nicht enthalten. Ebenso wenig die Lehrkräfte der Volksschule. Diese sind Angestellte der Gemeinden.

Bekanntlich wurde am 3. März die kantonale 1:85 Volksinitiative «So schlank. So stark» der FDP, welche eine Begrenzung des Stellenwachstums mit einer Ankoppelung an das Bevölkerungswachstum zum Ziel hatte, verworfen. Bis 2019 registrierte man im «Staatsapparat» je ein Vollzeitpensum auf mehr als 85 Einwohnerinnen und Einwohner. Seit 2020 wird das von den Freisinnigen anvisierte Plafonierungsziel nicht eingehalten. 1:82, so lautet die Relation per Ende 2023.

Besoldungen sowie Beiträge an die Pensionskasse und Sozialversicherungen kosteten den Kanton im letzten Jahr 503 Millionen Franken. Umgerechnet ergibt das pro Vollzeitäquivalent einen Aufwand von 142926 Franken. 2022 bat Kantonsrat Da-

niel Probst das Personalamt um detaillierte Informationen zur Lohnentwicklung. Der Antwort ist unter anderem zu entnehmen, dass – mit Referenzdatum vom 31. Dezember 2021 – über die ganze kantonale Verwaltung ein Medianlohn im der Höhe von 120 157 Franken ausbezahlt wurde.

### Abhängig von Geldern von Dritten

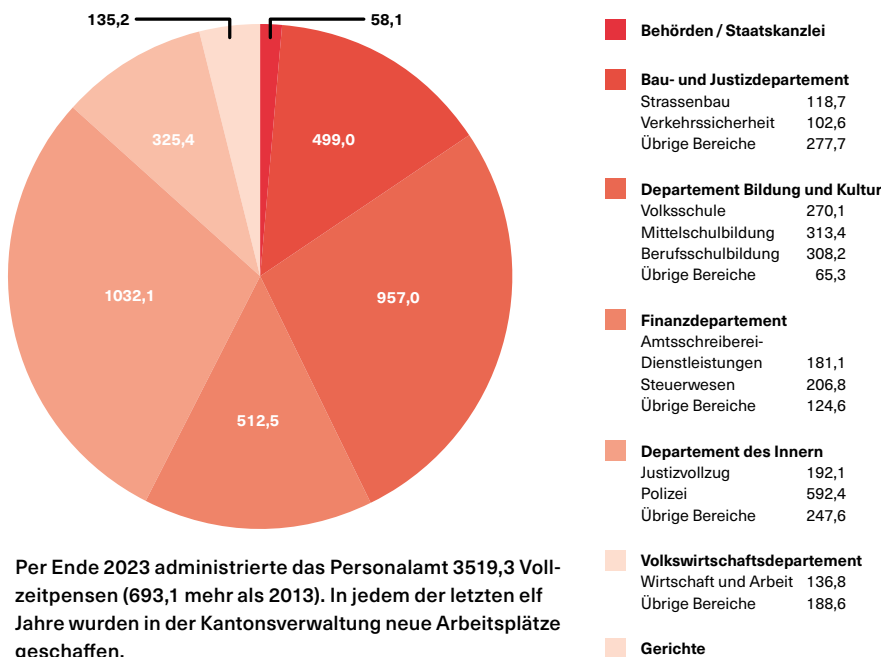
Mit einem Betrieblichen Ertrag von 2477,5 Millionen Franken wurde das Vorjahresergebnis um 117,4 Millionen unterschritten. Im Verlauf der letzten elf Jahre stiegen die Staatseinnahmen um 654,3 Millionen Franken an. Als bedeutendste Ertragspositionen in der Erfolgsrechnung 2023 sind 971 Millionen aus Staats- und Nebensteuern und 548 Millionen aus Bundesanteilen aufgeführt. Unter dem Geldfluss aus Bern fällt der Beitrag von 423,2 Millionen Franken aus dem Finanzausgleich der Kantone besonders schwer in die Waagschale. Die Nationalbank sah sich im letzten Jahr ausserstande, eine Ausschüttung zu leisten. 2021 und 2022 profitierte der Kanton Solothurn noch von einem SNB-Bonus im Betrag von 127,9 respektive 128 Millionen Franken. Im Voranschlag 2024 und auch in seinem neu aufgelegten IAFP 2025 bis 2028 hat die Regierung davon abgesehen, Gewinnbeteiligungen der Nationalbank zu budgetieren.

Das ist pikant und weist darauf hin, wie der Stand Solothurn vom Wohlergehen «reicher» Kantone abhängig ist: 2023 kassierte er mehr als das Doppelte als 2013 an Zuwendungen aus dem NFA. 2024 erwartet er 450,6 Millionen, von 2025 bis 2027 zusätzlich insgesamt 138,9 Millionen (!). «Diese Prognosewerte sind jedoch mit Vorsicht zu betrachten, da die finanzielle Entwicklung aller 26 Kantone Einfluss auf den NFA hat», schreibt der Regierungsrat in seiner Botschaft zum überarbeiteten IAFP an den Kantonsrat.

### Verantwortung wahrnehmen, um die Staatsfinanzen ins Lot zu bringen

Würde der Staat Solothurn kurz- und mittelfristig finanziell völlig aus dem Lot geraten, hätte das auch für die heimische Wirtschaft und das Gewerbe verheerende Konsequenzen. Die Regierung hat den Handlungsbedarf erkannt. Ob die von ihr skizzierten Massnahmen – unter anderem mit jährlichen Kostensenkungen im Betrag von 62 Millionen Franken – genügen, ist fraglich. «Auch in den nächsten Jahren bleiben die bereits bekannten Risiken für den Finanzhaushalt des Kantons aktuell», schreibt sie. «Der Kantonsrat sollte vermehrt den Mut haben, Nein zu sagen!», plädiert, wie erwähnt, die FDP. Auch die Exekutive steht in der Pflicht, Nein zu sagen: zu überbordenden Forderungen des Staatspersonalverbandes, zu einem fortwährenden Stellenausbau in der Verwaltung, zu Wünschen anstelle von Dringlichkeiten im Bereich der Investitionen, zu einer weiteren Aufblähung der Staatsaufgaben.

### Personalbestand in den kantonalen Departementen



Per Ende 2023 administrierte das Personalamt 3519,3 Vollzeitpensen (693,1 mehr als 2013). In jedem der letzten elf Jahre wurden in der Kantonsverwaltung neue Arbeitsplätze geschaffen.



Werte teilen – Zukunft gestalten

## Sie wollen eine Firma übernehmen?

Wir geben Ihnen im Webinar vom **20. Juni 2024** die richtigen Werkzeuge an die Hand.

Jetzt anmelden unter [www.bdo.ch/webinar-firmenkauf](http://www.bdo.ch/webinar-firmenkauf)



**HESS**  
for better mobility

Gestalte mit uns die Mobilität der Zukunft

## WERDE EIN TEIL VON HESS

HESS entwickelt und produziert in Bellach hochmoderne und nachhaltige E-Busse für Verkehrsbetriebe rund um den Globus.

**Jetzt bewerben!**

Die Details zu unseren offenen Stellen auf [www.hess-ag.ch/jobs](http://www.hess-ag.ch/jobs)



# Mit Betreuungsgutscheinen gegen Fachkräftemangel

Die familienergänzende Kinderbetreuung soll neu im ganzen Kanton von Gemeinden und Kanton mitfinanziert werden. Die Solothurner Wirtschaftsverbände begrüßen dieses Bestreben für eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf – unter bestimmten Voraussetzungen.

*Text: Sandra Spirig (KGV) | Fotos: zvg*

Ein Kita-Platz ist teuer – für viele Familien zu teuer. Nun kommt schweizweit Bewegung in die Finanzierung der familienergänzenden Kinderbetreuung. Auf nationaler Ebene sucht das Parlament nach Lösungen und in diversen Kantonen sind Gesetzesvorlagen in Erarbeitung. So auch im Kanton Solothurn. Er hat eine Teilrevision des Sozialgesetzes in die Vernehmlassung geschickt, denn bisher ist die Subventionierung der Kinderbetreuung in unserem Kanton freiwillig.

Die Vorlage soll die Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessern und so zu einer höheren Erwerbstätigkeit der Solothurner Bevölkerung führen. Die Solothurner Wirtschaftsverbände KGV SO und SOHK be-

griessen diese Bestrebungen. Sie entschärfen den Fachkräftemangel und erhöhen die Standortattraktivität unseres Kantons.

## **Flexibilität für die Gemeinden bleibt bestehen**

Künftig sollen die Einwohnergemeinden die Höhe des massgebenden Einkommens für einen (minimalen) Anspruch wahlweise zwischen 120 000 Franken und 160 000 Franken festlegen können. Ebenso legen die Einwohnergemeinden fest, ob bis zu einem massgebenden Einkommen von 40 000 Franken oder 50 000 Franken ein Anspruch auf die maximalen Beiträge besteht. Für die Berechnung der Beiträge wird von Normkosten von

13 Franken pro Stunde ausgegangen (ungeachtet der effektiven Kosten der gewählten Institution). Der Mindestbeitrag der Erziehungsberechtigten soll zwei Franken pro Stunde betragen.

Für die Gemeinden bedeutet dies Ausgaben von 11,8 bis 15,5 Millionen Franken pro Jahr. Derzeit investieren sie jährlich 8,8 Millionen Franken. Der Kanton wird sich mit zwanzig Prozent der Nettokosten beteiligen, rund 3,6 bis 4,6 Millionen Franken jährlich. Zudem dürfte der Bund ebenfalls zirka zehn Prozent beisteuern. Die Änderung soll bis spätestens 1. August 2027 umgesetzt werden.



Die familienergänzende Kinderbetreuung bleibt ein kommunales Leistungsfeld. Es steht den Gemeinden auch weiterhin frei, Betreuungseinrichtungen objektbezogen zu unterstützen.

### **Wirtschaftsverbände begrüßen bessere Vereinbarkeit...**

Der KGV SO und die SOHK begrüßen, dass die familienergänzende Kinderbetreuung neu im ganzen Kanton gefördert wird. Die Kita-Plätze werden damit günstiger und ein Wiedereinstieg in den Beruf oder die Erhöhung des Arbeitspensums attraktiver. Eine zahlbare Kinderbetreuung erhöht nachweislich die Erwerbstätigkeit und macht volkswirtschaftlich gesehen Sinn. Denn einerseits hat eine höhere Erwerbstätigkeit einen positiven Einfluss auf die Wirtschaftsleistung und andererseits können die Gemeinden aufgrund der höheren Einkommen mit höheren Steuereinnahmen und tieferen Sozialhilfekosten

rechnen. Für den Kanton Solothurn kommt ein Bericht von Ecoplan AG zum Schluss, dass die Gemeinden pro Kita-Platz mit steuerlichen Mehreinnahmen von 5000 bis 5500 Franken ausgehen können. Nicht inbegriffen sind darin indirekte Vorteile wie tiefere Sozialhilfekosten oder der Standortvorteil. Die Massnahme finanziert sich also zu einem grossen Teil selbst. Andere Studien aus dem Raum Bern und Luzern kommen gar zum Schluss, dass die zusätzlichen Steuereinnahmen und tieferen Sozialhilfekosten die staatlichen Kosten ganz ausgleichen oder gar überkompensieren.

### **...unter bestimmten Bedingungen**

Für die Wirtschaftsverbände ist aber auch klar, dass bestimmte Bedingungen erfüllt sein müssen, damit diese Vorlage wirklich im Interesse aller ist. Eine Finanzierung mit höheren Lohnnebenkosten kommt nicht in Frage. Diese sind für die Sozialwerke reserviert. Sie schwächen die Be-

triebe, erzeugen zusätzlichen Lohndruck und wären dadurch kontraproduktiv. Nicht zuletzt sind viele Unternehmen um Familienfreundlichkeit bemüht und unterstützen ihre Arbeitnehmenden in vielfältiger Weise. Teilweise werden auch Kitas direkt unterstützt. Diese Engagements dürfen nicht gefährdet werden.

Um die Kosten für den Kanton und die Gemeinden tief zu halten, regen die Wirtschaftsverbände an, den Mindestbeitrag der Eltern von tiefen zwei Franken pro Stunde zu erhöhen. Zudem sollte die finanzielle Unterstützung nur in dem Masse gegeben sein, wie die familienergänzende Kinderbetreuung aufgrund des Arbeitspensums oder der Weiterbildung nötig ist. ■



Regierungsrätin Susanne Schaffner (SP) ist Vorsteherin des Departements des Innern.

---

## **WAS SAGT DIE REGIERUNG?**

### **Frau Regierungsrätin, warum braucht der Kanton Solothurn diese Vorlage?**

**Susanne Schaffner:** Die Kinder in die Kita, in den Hort oder in die Tagesfamilie bringen zu können, ist heute ein Grundbedürfnis vieler Familien. Heute sind die Angebote und die Mitfinanzierung der Kinderbetreuung aber sehr unterschiedlich und zum Teil gar nicht vorhanden – die Vorlage soll den Zugang für alle Familien erleichtern. Zudem besteht für Angebote der schulergänzenden Kinderbetreuung in vielen Regionen noch Nachholbedarf.

### **Wie kann die Wirtschaft von der Vorlage profitieren?**

**Schaffner:** Das Angebot an externer Kinderbetreuung ist heute ein wichtiges Kriterium für die Wahl von Wohnort und Arbeitsstelle. Fehlende oder kaum bezahlbare Betreuungsangebote bedeuten oft, dass die Eltern ihre berufliche Laufbahn unterbrechen müssen oder dass sich eine Erwerbstätigkeit wegen der hohen Kosten nicht lohnt. In Zeiten des Fachkräftemangels fehlen diese Personen auf dem Arbeitsmarkt.

### **Wo steht der Kanton Solothurn im Vergleich zu anderen Kantonen?**

**Schaffner:** Aktuell gibt es in Solothurn noch keine kantonsweite Lösung – hier sind viele Kantone bereits einen Schritt weiter. Mehrere Kantone sind im Moment daran, ihre Gesetze zu revidieren. Mit der aktuellen Vorlage haben wir ein gutes Modell auf dem Tisch, das auch im schweizerischen Vergleich wettbewerbsfähig ist und die Kosten für die Familien weiter senkt.

### **Braucht die Vorlage Ihrer Ansicht nach zwingend eine zusätzliche Finanzierung über Lohnprozente?**

**Schaffner:** Die Solothurner Vorlage sieht eine starke Rolle der öffentlichen Hand vor. Es ist aber klar, dass die Wirtschaft unmittelbar von der familienexternen Kinderbetreuung profitiert. Eine freiwillige Beteiligung der Wirtschaft ist erwünscht, entweder durch Objektbeiträge an die Betreuungsinstitutionen oder durch ergänzende Betreuungsbeiträge an die Mitarbeitenden.

# Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik

Seit der Gründung der Solothurner Handelskammer (SOHK) vor 150 Jahren haben verschiedene Persönlichkeiten ihre Spuren hinterlassen. Im Vorstand trafen von Anfang an Politiker und Wirtschaftskapitäne von nationaler Bekanntheit aufeinander. Und mehr als einmal diente die SOHK als Sprungbrett für eine grosse Karriere.

*Text: Oliver Schneider | Fotos: Ballyana-Archiv, Zentralbibliothek Solothurn*



Eduard Bally-Prior war von 1889 bis 1922 Präsident der Solothurner Handelskammer und gehört zu den prägendsten Figuren der Vereinsgeschichte. (Aufnahme von 1890)

Die Solothurner Handelskammer bewegt sich seit ihrer Gründung im Jahr 1874 an der Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Politik. Bereits die Gründerväter waren sowohl politisch als auch unternehmerisch aktiv und nicht selten weit über den Kanton Solothurn hinaus bekannt. Simon Kaiser (1828–1898), einer der Initiatoren und der erste SOHK-Präsident, war langjähriger Direktor der Solothurnischen Bank sowie Kantons- und Nationalrat. Zu seiner Zeit galt er als einer der «originellsten und massgebendsten Politiker Solothurns und der Eidgenossenschaft». Carl Franz Bally (1821–1899), der Begründer des Schönenwerder Schuhunternehmens, war wie Kaiser einer der Gründer der SOHK und gehörte dem ersten Vorstand an. Auch Bally war politisch aktiv, gehörte lange Zeit dem Kantonsrat an und zog ein Jahr nach der SOHK-Gründung in den Nationalrat ein.

**Der Rekord-Präsident Eduard Bally-Prior**  
Eduard Bally-Prior (1847–1926), der Sohn von Carl Franz Bally, prägte als SOHK-Präsident eine Ära. Er übernahm das Präsidium 1889 und stand der Handelskammer bis 1922 vor – ein wohl bis in alle Ewigkeit gültiger Rekord. Denn kurz nach Eduard Bally-Priors 34-jähriger Präsidentschaft führte die Generalversammlung eine bis heute geltende Amtszeitbeschränkung für SOHK-Präsidenten ein. Wie bereits sein Vater führte Eduard Bally-Prior nicht nur das Schönenwerder Familienunternehmen und war für die Handelskam-

mer aktiv, er politisierte auch als Nationalrat. Die Verbindung von politischem und unternehmerischem Engagement war während Jahrzehnten charakteristisch für viele Vorstandsmitglieder.

Als Präsident wies Eduard Bally-Prior der Solothurner Handelskammer den Weg in die Zukunft. Er war die treibende Kraft hinter der 1900 eröffneten Geschäftsstelle und schuf damit die Voraussetzung für die Professionalisierung der SOHK und ihre Bedeutung als Kompetenzstelle der Solothurner Wirtschaft. Vor der Eröffnung der Geschäftsstelle hatte sich die SOHK mehr schlecht als recht entwickelt und die Vereinstätigkeit war immer wieder zum Stillstand gekommen.

#### **Regierungsräte, Nationalräte und Ständeräte im SOHK-Vorstand**

Bally-Priors Vorgänger als SOHK-Präsident war Rudolf Kyburz (1834–1922), der zum

Zeitpunkt seiner Wahl dem Kanton Solothurn als Landammann vorstand. Dass Mitglieder der Kantonsregierung dem SOHK-Vorstand angehörten, war keine Ausnahme, sondern bis in die 1950er-Jahre die Regel. Denn die Vereinsstatuten schrieben vor, dass der Vorsteher des kantonalen Handels- und Industriedepartements (heute Volkswirtschaftsdepartement VWD) von Amtes wegen Vorstandsmitglied der SOHK war. Diese Bestimmung etablierte eine enge Verbindung zwischen der Solothurner Handelskammer und der Kantonsregierung.

Ein prägendes Vorstandsmitglied in der Zwischenkriegszeit war der langjährige Regierungsrat Robert Schöpfer (1869–1941). Er gehörte dem Gremium von 1910 bis Ende der 1930er-Jahre an und wurde dann zum Ehrenmitglied ernannt. Schöpfer war ein auf kantonaler und nationaler Ebene führender Politiker. Er war während mehr

als zwanzig Jahren Teil der Kantonsregierung und vertrat den Kanton Solothurn 22 Jahre lang im Ständerat. Auch Oskar Munschinger (1849–1932) und Casimir von Arx (1852–1931), die sich Anfang des 20. Jahrhunderts im SOHK-Vorstand engagierten, waren langjährige Ständeräte.

#### **Vom Direktor der Handelskammer zum Stadtpräsidenten**

Mehr als einmal diente die SOHK als Karriereprungbrett, beispielsweise für Paul Haefelin (1889–1972). Er stiess 1921 vom Verband der Uhren-, Schrauben- und Maschinenindustrie als Direktor zur Handelskammer. Diese Position nutzte der Jurist für seinen politischen Aufstieg. 1928 wurde Haefelin zunächst Kantonsrat und fünf Jahre später Stadtpräsident von Solothurn, worauf er als SOHK-Direktor zurücktrat und in den Vorstand der Handelskammer wechselte. Haefelin, der später auch die Solothurner FdP präsidierte und den Kanton im Ständerat vertrat, war bis Anfang der 1960er-Jahre SOHK-Vorstandsmitglied.

#### **Eine Handelskammer – zwei Bundesräte**

Eine noch steilere Karriere als Paul Haefelin legte sein Vorgänger als SOHK-Direktor hin, Walther Stampfli (1884–1965). Er wurde im Februar 1918 zum Direktor der Solothurner Handelskammer gewählt und zog nach drei Jahren im Amt zur Gesellschaft der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke weiter. Als Werksdirektor kehrte Stampfli 1929 in den Vorstand der Handelskammer zurück und wurde 1940 in den Bundesrat gewählt – als Nachfolger des Grenchners Hermann Obrecht (1882–1940), des ersten Bundesrats aus den Reihen der Solothurner Handelskammer. Obrecht war SOHK-Vorstandsmitglied, als er 1935 in den Bundesrat gewählt wurde und das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement übernahm. Als Bundesräte verhalfen Obrecht und Stampfli der Alters- und Hinterbliebenenversicherung (AHV) zum Durchbruch, weshalb sie auch als «Väter der AHV» gelten. Stampfli blieb der SOHK auch nach seiner Zeit im Bundesrat verpflichtet und war bis zu seinem Tod Ehrenmitglied der Solothurner Handelskammer. ■



Paul Haefelin war von 1921 bis 1933 Direktor der Solothurner Handelskammer und schaffte dann die Wahl zum Stadtpräsidenten von Solothurn.

# «Eine gute Führung ist wichtiger denn je»

Zwei Drittel aller Beschäftigten in der Schweiz arbeiten in KMU. Ruedi Nützi unterstreicht in seinem neuen Buch die Wichtigkeit einer guten Unternehmenskultur und zeigt auf, wie eine solche geschaffen und produktiv weiterentwickelt werden kann. Die KMU haben dabei gute Karten, ist der Autor überzeugt.

*Interview: Christian Fluri | Fotos: zvg*

**Ihnen muss eine gute Unternehmenskultur am Herzen liegen, wenn Sie gleich ein Buch zu diesem Thema geschrieben haben. Warum ist das Betriebsklima in einer Firma denn so wichtig?**

**Ruedi Nützi:** Die Gleichung ist relativ simpel: Zufriedene Mitarbeitende gleich zufriedene Kunden. Dies wiederum bedeutet ein besseres Ergebnis und schliesslich eine bessere Reputation am Markt. Der rote Faden ist die Zufriedenheit aller Beteiligten.

**Was unterscheidet zufriedene von unzufriedenen Mitarbeitenden?**

**Nützi:** Pragmatisch formuliert geht es den Leuten auf den Wecker, wenn sie von der Arbeit abgehalten werden. Wenn die Bürokratie ausufert, ist das schlecht für ein produktives und gesundes Arbeitsklima. Eine zentrale Führungsaufgabe ist also, dass die Mitarbeitenden möglichst rasch an ihren Arbeitsplatz kommen.

**Das ist ja in vielen KMU der Fall, weil hier oft Pragmatismus vorherrscht – ja vorherrschen muss. Haben Sie sich deshalb auf KMU konzentriert?**

**Nützi:** Ja, denn grundsätzlich bieten KMU genau das, was die Mitarbeitenden wollen: eine überschaubare Grösse der Firma, kurze Wege, viele regelmässige infor-

melle Kontakte und ein direkter Draht zu den Kundinnen und Kunden. Einen Flipperkasten oder eine Rutschbahn, wie man dies in gewissen Grosskonzernen sieht, braucht niemand für ein gutes Betriebsklima.

**Was machen viele KMU kulturell gut?**

**Nützi:** Der Fokus liegt in den meisten KMU auf dem Inhalt und den Mitarbeitenden. Man lässt die Mitarbeitenden machen, weil man oft gar keine Zeit zum Kontrollieren hat. Es herrscht ein grundsätzlich positiver Mix aus Pragmatismus, Vertrauen, richtigen Anreizen, langfristigem Denken und gegenseitiger Loyalität vor.

«Der rote Faden liegt in der Zufriedenheit aller Beteiligten.»

**Wo sehen Sie denn die Mankos bei den KMU in Sachen Unternehmenskultur?**

**Nützi:** Man geht zu oft davon aus, dass es den Mitarbeitenden gut geht und gefällt, solange man nichts von ihnen hört. Heute wollen die Mitarbeitenden aktiv Wertschätzung erfahren. Es braucht nicht viel. Aber nahe bei den Mitarbeitenden sein, zuhören, Fragen stellen und ernst nehmen, was man hört, ist zentral. Auch der Umgang mit Kritik – ein existenzieller Teil einer guten Unternehmenskultur – ist im KMU einfacher, da die Wege kürzer sind.

**Unternehmenskultur ist also Chefsache?**

**Nützi:** Im Prinzip, ja. Natürlich tragen auch die Mitarbeitenden zu einer guten Unternehmenskultur bei. Aber eine gute Führung ist wichtiger denn je. Dazu gehört, dass Führungspersonen den Mitarbeitenden Orientierung und Sinnhaftigkeit bie-



### ZUR PERSON

Ruedi Nützi ist Dozent für Leadership und Kommunikation an der Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW und Trainer für Firmen im Bereich Führung und Unternehmenskultur. Er verfügt über langjährige eigene Führungserfahrung in verschiedenen Bereichen und ist Verwaltungsrat in drei Schweizer KMU.



Ruedi Nützi

# Wo wir gerne arbeiten

Starke Unternehmenskultur – erfolgreiche KMU



Ruedi Nützi: Wo wir gerne arbeiten. Starke Unternehmenskultur – erfolgreiche KMU. Versus Verlag, 2024.

In seinem neuen Buch lässt Ruedi Nützi Führungspersonen und Mitarbeitende in elf Firmenporträts über Zusammenarbeit und Kommunikation in ihrem Betrieb berichten. Dazu äussern sich Experten zur Zukunft der Arbeitswelt.

ten. Und dass sie die Unterschiede zwischen den Mitarbeitenden respektieren.

**Das Problem des Fach- oder sogar Arbeitskräftemangels beschäftigt die Wirtschaft stark. Wo ist hier der Zusammenhang mit einer guten Unternehmenskultur?**

**Nützi:** Eine attraktive Kultur zieht einerseits die richtigen Leute an. Der Rekrutierungsprozess wird also tendenziell einfacher. In vielen KMU ist es heute so, dass

die Verantwortlichen nach einem anstrengenden Rekrutierungsprozess so erschöpft sind, dass dann oft eine richtige Einarbeitung der neuen Mitarbeitenden – der «onboarding»-Prozess – vergessen geht. Eine gute Unternehmenskultur kann also dazu beitragen, dass weniger aufwändige und damit teure Rekrutierungen am Arbeitsmarkt nötig sind. Andererseits wirkt sich ein gutes Betriebsklima auf die Fluktuationsrate aus. Weniger Mitarbeitende verlassen das Unternehmen.

**Es gibt freilich nicht die eine, richtige Unternehmenskultur. Auf dem Bau herrscht ein anderes Betriebsklima als auf einer Bank. Richtig?**

**Nützi:** Korrekt. Der Inhalt bestimmt die Kultur. Gemeinsam ist aber all diesen verschiedenen Unternehmenskulturen – zumindest den guten –, dass sie Luft zum Atmen lassen und den Kitt zur erfolgreichen Zusammenarbeit bilden. ■

# Kampagne zeigt: Wirtschaft ist nichts abstraktes

Die jährlich Ende Mai stattfindenden Solothurner Literaturtage ziehen viele Besucherinnen und Besucher in die Stadt Solothurn. Das Programm bietet zahlreiche Lesungen, Podien, Gespräche und Workshops. Doch wie behält das interessierte Publikum bei diesem vielseitigen Angebot den Überblick? Dazu dient das von der Druckerei Uebelhart in Rüttenen gedruckte Programmheft. Dank diesem wissen die Besucher, was, wann, wo stattfindet und sind informiert, was Programm ist.

*Text: Sandra Spirig (KGV) | Fotos: zvg*

Die Druckerei Uebelhart AG wurde im Jahr 1976 als Einzelfirma durch Urs Uebelhart gegründet. Im Jahr 2001 erfolgte der Generationenwechsel durch Roger und Daniel Uebelhart. Die Druckerei am Stadtrand von Solothurn beschäftigt sechs Mitarbeiter und ist ein moderner und innovativer Betrieb. Besonders stolz ist sie auf ihre myclimate-Zertifizierung. Als einzige Druckerei im Kanton Solothurn produziert sie nicht nur einzelne, sondern sämtliche Aufträge CO<sub>2</sub>-neutral. Produziert wird von der Visitenkarte, über Flyer, Broschüren und Geschäftsdrucksachen bis hin zur anspruchsvollen Lebensmittelverpackung. Ganz nach dem Motto «drucken macht spass» bildet die Druckerei Uebelhart AG auch Lehrlinge aus, damit es weiterhin genügend Fachkräfte in der Branche hat.

Das Programmheft der 46. Solothurner Literaturtage, welche vom 10. bis 12. Mai 2024 stattgefunden haben, gehört definitiv nicht zu den ganz gewöhnlichen Drucksachen. Der Produktionsprozess verwendet ein hochvolumiges, ungestrichenes Magazinpapier für leichtgewichtige, dennoch dicke Magazine, um Portokosten zu optimieren. Der Umschlag wurde mit einer vierfarbigen Pantone-Drucktechnik gedruckt, einschliesslich Neonfarben für ein lebendiges Erscheinungsbild. Dies geschah auf einer MANRoland Offsetdruckmaschine

mit Inline-Lackierung, um zusätzliche Qualität und Glanz zu erzielen.

Das Unternehmen setzt auf effektive CO<sub>2</sub>-Reduktionsmassnahmen. Die prozesslose Plattenherstellung spart Chemikalien und Frischwasser im Vergleich zu konventionellen Methoden. Zudem werden umweltfreundliche Biofarben verwendet, das Recycling von Papier gefördert und Lieferanten mit kurzen Transportwegen gewählt.

**Wirtschaftskreislauf: Vom Programmheft zu Arbeitsplätzen, Einkommen und Wohlstand**

Die Druckerei Uebelhart AG beschäftigt sechs Mitarbeitende und sorgt damit für das Auskommen von einigen Familien und Haushalten.

Zudem bezieht das Unternehmen Güter und Dienstleistungen bei Lieferanten, bei welchen dadurch wiederum Arbeitsplätze und Einkommen gesichert werden. So zum Beispiel bei den Metallhändlern, bei Maschinen- und Anlagebauern, bei Stromversorgern, IT-Dienstleistern oder bei Handwerkern und im Baugewerbe beim Ausbau und Unterhalt der Firmeninfrastruktur.



Und schliesslich geben die Beschäftigten der Druckerei Uebelhart AG und ihre Zulieferer ihr verdientes Geld durch Konsum und Investitionen wieder in den Wirtschaftskreislauf zurück. Davon profitieren beispielsweise Zahnärzte, Hochzeitsplaner, Kinos oder die Post.

**Wir alle sind die Wirtschaft!**

Die einfache Alltagssituation mit dem Programmheft der Solothurner Literaturtage zeigt: Wirtschaft ist nichts Abstraktes. Wir alle sind Teil der Wirtschaft – sei es als Konsumentin, Produzent, Dienstleisterin, Arbeitgeber oder Investorin. Wir alle sind die Wirtschaft! ■



Anzeige

# UBS Instant Business Credit: eine Innovation, von der die ganze Wirtschaft profitiert.

Liquidität für KMU in wenigen Klicks:  
[ubs.com/instant-business-credit](https://ubs.com/instant-business-credit)

**Eine Bank wie die Schweiz**

UBS Switzerland AG  
Amthausplatz 1  
4500 Solothurn

© UBS 2024. Alle Rechte vorbehalten.

# Etwas Licht am Ende des Tunnels

Am diesjährigen Wirtschaftsanlass der Solothurner Handelskammer und der UBS in Oensingen diskutierten Vertreterinnen und Vertreter der Solothurner Wirtschaft über die Herausforderungen und die Chancen der Künstlichen Intelligenz. Zuvor warf Daniel Kalt, Chefökonom UBS Switzerland AG, einen Blick auf die aktuelle Konjunktur. Wirtschaftsflash hat im Nachgang der Veranstaltung mit Daniel Kalt gesprochen.

*Interview: Christian Fluri | Foto: zvg*

**Sie haben am 19. März gesagt, dass Sie erste Zinssenkungen der grossen Zentralbanken im Juni erwarten würden. Drei Tage später hat die SNB den Leitzins gesenkt. Waren Sie überrascht?**

**Daniel Kalt:** Wir sahen zwar durchaus ein Risiko, dass die SNB mit einer Zinssenkung vordreschen könnte, dachten aber, dass sie doch eher zuwarten würde, bis auch die Europäische Zentralbank einen ersten Schritt macht. Dies auch, weil die Inflationsprognose der SNB selbst noch im letzten Dezember davon ausging, dass die Teuerung in der Schweiz im Verlauf der ersten Jahreshälfte 2024 wieder auf zwei Prozent ansteigen würde – eine Annahme, die sich allerdings als zu «pessimistisch» erwiesen hat, da ja die Inflation in der Schweiz inzwischen auf ein Prozent gefallen ist.

**Wie hat sich diese Zinssenkung der SNB auf die Schweizer Wirtschaft seither ausgewirkt?**

**Kalt:** Eine einzelne Zinssenkung um 25 Basispunkte bewirkt noch nicht allzu viel. Was etwas Rückenwind vor allem für die Exportwirtschaft bringt, ist, dass der Franken sich seit der Zinssenkung weiter abgeschwächt hat und gegenüber dem US-Dollar auf über 0,90 und gegenüber dem Euro bei über 0,97 notiert.

**Was bedeutet die von Ihnen angesprochene Wachstumsdelle in der Industrie, in der Exportwirtschaft und im verarbeitenden Gewerbe für den Kanton Solothurn?**

**Kalt:** Die Wachstumsdelle in der Industrie ist zu einem guten Teil dem Lagerzyklus seit der Pandemie geschuldet – im Prinzip so etwas wie ein Handorgeleffekt, bei dem zuerst aus Sicherheitsüberlegungen Lagerbestände auf- und nun wieder abgebaut wurden. Der Tiefpunkt in der Industriedelle war wohl im Herbst letzten Jahres, auch wenn die Dynamik von Branche zu Branche etwas anders aussieht. Auch das verarbeitende Gewerbe im Kanton Solothurn dürfte dies so zu spüren bekommen haben. Inzwischen sehen wir aber bereits wieder etwas Licht am Ende des Tunnels. Gerade in Europa hellen sich die vorlaufenden Industrieindikatoren leicht auf.

**Beim Konsum, z. B. im Dienstleistungssektor oder im Tourismus, kann von rückläufigem Wachstum nicht die Rede sein. Warum?**

**Kalt:** In der Schweiz war der Kaufkraftverlust bei den Privathaushalten aufgrund der Teuerung weit weniger ausgeprägt als im umliegenden Europa, wo die Teuerungsraten auf zehn bis teilweise weit über fünfzehn Prozent angestiegen sind. Daher hält

sich die Konjunktur im Bereich der Dienstleistungen wie auch im Tourismus und im Gastgewerbe hierzulande deutlich besser als etwa in der Industrie.

**Die demografische Entwicklung und der damit einhergehende Mangel an Fach- und mittlerweile sogar Arbeitskräften bereitet allen Unternehmerinnen und Unternehmern Bauchweh. Was bedeutet diese Situation aus rein ökonomischer Sicht?**

**Kalt:** In der Schweiz schicken wir über die kommenden zehn Jahre über 1,2 Millionen Baby-Boomer in Rente. Demgegenüber erreicht nur rund eine Million junge Leute das Erwerbsalter. Somit werden allein aufgrund demographischer Effekte netto über 200 000 Erwerbsfähige den Arbeitskräftepool verlassen. Der mittlerweile chronische Fach- respektive Arbeitskräftemangel wird anhalten und stellt schon heute eines der grössten Wachstumshemmnisse für die Schweizer Wirtschaft dar.

**Sie haben fünf grosse Trends der nächsten zehn Jahre definiert. Einer davon ist die Schuldenproblematik. Warum sind Schulden ein Problem?**

**Kalt:** Über die vergangenen drei Jahrzehnte haben viele Staaten in jeder Krise schuldenfinanzierte Stimulierungsprogramme

lanciert, wodurch die Schuldenquote der G7-Staaten von durchschnittlich rund achtzig auf inzwischen 130 Prozent des BIP angestiegen ist. Die USA werden dieses Jahr rund zehn Prozent ihrer Staatseinnahmen für Schuldzinszahlungen verwenden und die Schuldenobergrenze muss weiter regelmässig erhöht werden. Das ist keine nachhaltige Entwicklung mehr. Vor diesem Hintergrund ist auch das Tauziehen um die grossen Unterstützungspakete für die Ukraine, Israel oder Taiwan im US-Kongress zu sehen. Wer kontinuierlich Schulden macht, gibt laufend mehr aus als er einnimmt und lebt somit auf dem Buckel der kommenden Generationen, die noch mehr Schuldzinsen und Amortisationen bezahlen müssen.

**Brechen wir das hinunter auf die KMU: Viele von ihnen haben z. B. noch Covid-Kredite in den Büchern. Wo sehen Sie hier Risiken?**

**Kalt:** Im Grossen und Ganzen hat die Schweiz die Covid-Pandemie mit massvollen Unterstützungen gut gemeistert. Dazu gehört auch das sehr schnell ausgerollte Covid-Kreditprogramm. Es ist klar, dass, wenn der Staat zusammen mit den Banken in so kurzer Zeit mit der Giesskanne Über-

brückungskredite spricht, auch eine Anzahl Firmen Kredite bekommen hat, deren Geschäftsmodell bei einer genaueren Kreditprüfung möglicherweise als nicht valabel beurteilt und somit unter normalen Umständen kein Kredit gesprochen worden wäre. Dass es nun bei der Rückzahlung da und dort klemmt, war wohl nicht zu vermeiden.

**Viele Zeichen stehen auf Sturm – und das sogar ohne Einbezug der zahlreichen Konfliktherde auf der Welt. Gibt es auch Chancen? Wenn ja, welche?**

**Kalt:** Auch wenn die Schlagzeilen in den Medien viele Akteure beim Anlegen oder auch bei Investitionsentscheiden in Unternehmen stark verunsichern mögen, sehen doch die wirtschaftlichen Fundamentaldaten gar nicht so schlecht aus. Und gerade die neuen Technologien, welche z. B. Künstliche Intelligenz mit Robotik, Automation etc. verbinden, ermöglichen in den kommenden Jahren enorme Innovationen, Effizienz- und Produktivitätsgewinne. Phasen mit disruptiven technologischen Umbrüchen bieten für Anleger wie auch für Unternehmen, die die Gunst der Stunde zu nutzen wissen, immer wieder tolle Chancen. ■

**«Der chronische Fachkräftemangel stellt schon heute eines der grössten Wachstumshemmnisse dar.»**



In der Paneldiskussion waren Akteure der Solothurner Wirtschaft vertreten, die bereits Erfahrungen mit Künstlicher Intelligenz gesammelt haben (von links): Moderatorin Sonja Hasler, Cyrill Gyger (CEO QUMEA AG), Thomas Fischer (Chef Steueramt Kanton Solothurn), Michel Racine (Senior Director Synthes GmbH / Johnson & Johnson Schweiz) und Prof. Knut Hinkelmann (Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW).



UBS-Chefökonom Daniel Kalt zog das Publikum mit seinen Ausführungen in den Bann.

# Wichtiger Austausch: Forum BGM Bern-Solothurn

Mehr Absenzen, psychische Belastungen und Stress, hinzu kommt der Fachkräftemangel: Unternehmen finden kaum mehr Mitarbeitende – wie soll die Wirtschaft diesen Herausforderungen begegnen?

Text und Foto: Stefan Kühnis

Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM) könnte eine Zauberformel sein, oder zumindest «ein Hauptgang eines Menüs», wie Christa Ruch sagt. Sie ist Head Human Resources and Culture bei der Oensingler Firma s: stebler, die laufend Schulungen rund um Gesundheit, Prävention, Ernährung oder Sport durchführt. «Unsere Mitarbeitenden darin zu schulen, hat viel gebracht», sagt sie. «Ein Beispiel: Wir haben Automaten mit Leckereien. Mitarbeitende kamen mit dem Wunsch, dort auch Gesundes anzubieten.» Die vielen einzelnen BGM-Massnahmen trug Christa Ruch irgendwann zusammen, schnürte sie zu einem Paket und hatte ein BGM-Konzept.

## Mit dem Tun anfangen

Andreas Gasche vertritt im KMU- und Gewerbeverband Kanton Solothurn vor allem ganz kleine Unternehmen. «Hier stieg der Druck in den letzten Jahren massiv», sagt er, «das macht es schwierig, auch noch ein koordiniertes BGM zu betreiben. Man reisst die Leute einfach mit und manche bleiben auf der Strecke. Das belastet gerade ein kleines Team aber stark.» Hier seien Elemente wie ein Freitagsgier oder ein Ski-ausflug genauso wichtig wie ein BGM-Konzept, was auch Remo Frei vom Amt für Wirtschaft und Arbeit im Kanton Solothurn bestätigt: «In Kleinstbetrieben gibt es kaum Ressourcen für ein Konzept – hier braucht es Patrons, die auf ihre Leute achten und sie wertschätzen. Das kann ein Konzept kompensieren.»

Andreas Krause von der Fachhochschule Nordwestschweiz weiss: «In einem Kleinstbetrieb kann der Begriff BGM auf den ersten Blick abschrecken. Eigentlich stellt sich aber die Frage: Kann ich es mir überhaupt leisten, nicht auf meine Mitarbeitenden zu achten? Wenn ich diese Frage mit Nein beantworte, dann muss ich etwas für die Gesundheit und die Motivation machen.»

Wenn man etwas macht, dann rechnet sich das in der Regel. «Bei einem Blick in die besten Studien zeigt sich: Werden mindestens drei grössere BGM-Massnahmen umgesetzt, hat ein Unternehmen einen Return on Investment von 2,7», sagt Andreas Krause. «Und rund achtzig Prozent der Unternehmen, die ihn messen, erkennen einen ökonomischen Nutzen ihrer BGM-Massnahmen.»

## Die herausfordernden Themen

Zuoberst auf der BGM-Agenda der Unternehmen stehen die psychischen Belastungen. «Die Mehrzahl der IV-Berentungen ist heute psychisch bedingt, aus unterschiedlichen Gründen, und besonders Jugendliche machen uns Sorgen», sagt Karin Fiechter-Jaeggi von der IV-Stelle Solothurn. «Wir müssen bezogen auf die Arbeit vor allem Hilfe zur Selbsthilfe bieten. Dabei geht es auch darum, Entwicklungen früh zu erkennen, beispielsweise rund um alarmierende Verhaltens- oder Leistungsveränderungen.»

---

## FORUM BGM BERN-SOLOTHURN

Ende April 2024 nahmen die fünf Gesprächspartnerinnen und -partner mit Referaten und Diskussionsbeiträgen am BGM-Frühstückstreffen des Forum Bern-Solothurn teil.

Das Ziel des Forums: Erfahrungen teilen, Unterstützung beim Einstieg bieten, Fragen unkompliziert beantworten und inspirieren. Initiiert von Gesundheitsförderung Schweiz entstehen überall im Land solche regionalen Netzwerke. Besonders positive Erfahrungen wurden bereits in der Ostschweiz und im Aargau gesammelt.

Vertretern des Forums ist es wichtig, dass hier alle Unternehmen Inspiration finden und sich austauschen können, vom Mikrounternehmen bis hin zu grösseren Betrieben. Mitgliedsbetriebe haben Anspruch auf ein kostenloses Erstgespräch, zum Beispiel zur Bestandsaufnahme sowie auf telefonische Kurzberatungen bei akuten Fragen.

Die Anlässe in diesem Netzwerk sollen Steine ins Rollen bringen, in einzelnen Unternehmen oder in ganzen Branchen, die sich gegenseitig inspirieren oder gemeinsam Projekte oder Hilfsmittel erarbeiten.

[bgm-beso.ch](http://bgm-beso.ch)

---



von links: Remo Frei (Leiter Amt für Wirtschaft und Arbeit Kanton Solothurn), Christa Ruch (Bereichsleiterin Personal & Kultur s: stebler), Andreas Gasche (Geschäftsführer KMU- und Gewerbeverband Kanton Solothurn), Andreas Krause (Programmierer CAS Betriebliches Gesundheitsmanagement Fachhochschule Nordwestschweiz), Karin Fiechter-Jaeggi (Geschäftsleiterin IV-Stelle Kanton Solothurn)

Ausserdem beschäftigen verändernde Arbeitsmodelle die Unternehmen. «Wir müssen umdenken», sagt Andreas Gasche. «Im Büro ist das leichter als auf dem Bau, wo man in Equipen vor Ort arbeitet. Aber auch dort müssen wir umdenken, sonst finden wir keine Leute mehr.» Und nicht nur junge Menschen wollen moderne Arbeitsmodelle, auch Väter in Kaderpositionen möchten mehr für die Familie da sein und sogar ältere Mitarbeitende verlangen Flexibilität. «Sie alle darf man nicht verlieren und darum muss man neue Arbeitsmodelle ausprobieren», wirft Andreas Krause ein. «Eine Viertageweche passt zu dem einen Betrieb, zu einem anderen hingegen nicht. Auch arbeiten viele Menschen gerne zu ungewöhnlichen Zeiten. Das sollte man ermöglichen.»

«Und darüber muss man reden», ergänzt Remo Frei. «Wenn Chefs an einem Sonntag ein Mail schreiben, erwarten sie nicht, dass man auch am Sonntag antwortet. Aber solche Dinge können viel Negatives auslösen, wenn sie unausgesprochen bleiben.»

#### **Fachkräfte halten und gewinnen**

«Ob Chefs auf ihre Leute achten, spricht sich herum, dort will man hin oder eben

nicht», sagt Andreas Gasche und bestätigt, dass man mit BGM nicht nur Fachkräfte halten, sondern auch gewinnen kann. Das weiss auch Christa Ruch: «Den Menschen geht es längst nicht mehr primär nur um Geld. Wir bezahlen branchenübliche Löhne, wollen jedoch eigene und zukünftige Mitarbeitende mit unterschiedlichen Benefits überzeugen und motivieren. Dazu gehört ein gesunder, ausgewogener Lebensstil. Ein auf uns zugeschnittenes BGM ist uns sehr wichtig und bietet die Basis dazu.»

«Tue Gutes und sprich darüber», fasst Karin Fiechter-Jaeggi das zusammen. «Man darf zeigen, was man macht, in den sozialen Medien oder an Veranstaltungen. Nicht nur die Arbeit an sich ist wichtig, sondern auch die Identifikation mit dem Unternehmen.»

#### **Das Patentrezept**

Leider gibt es kein Patentrezept für BGM, aber es gibt Elemente, die man zusammensetzen kann. «Man muss ausprobieren, was funktioniert», sagt Karin Fiechter-Jaeggi. «Und sich mit anderen auszutauschen, ist hilfreich.» Das kann in einem Netzwerk wie dem Forum BGM Bern-Solothurn sein. «Vielleicht liesse sich in die-

sem Rahmen auch eine Art Branchenlösung erarbeiten», schlägt Andreas Gasche spontan vor, «bausteinartige Lösungsansätze für verschiedene Branchen oder Betriebsgrössen, wie es sie in der Arbeitssicherheit gibt.»

Christa Ruch fehlten anfangs Sparringpartner, um sich auszutauschen. «Man muss von seinem Tunnelblick wegkommen und alte Denkmuster aufbrechen», sagt sie. «Wenn man sich gegenseitig anregen kann, profitiert man. Das können sogar Begegnungen mit Menschen sein, die nichts mit dem Thema zu tun haben. Ganz wichtig ist, dass man nicht missioniert. Man muss die Mitarbeitenden abholen, nicht belehren. Und letztlich muss man selbst vorleben, was man kundtut – sonst bringt es nichts.»

Für Remo Frei ist dieser intrinsische Ansatz zentral: «Es braucht die eigene Überzeugung, sich des Themas BGM annehmen zu wollen. Sonst ist es verschwendete Zeit und verschwendetes Geld.» «Und trotzdem», schliesst Andreas Krause, «wer noch gar nichts gemacht hat, kann eigentlich nichts falsch machen, wenn man einfach damit startet.» ■

## AGENDA

### Solothurner Handelskammer

#### **Export-Seminar: Ursprung und Freihandelsabkommen**

**Donnerstag, 23. Mai 2024, 9.00–16.30 Uhr**

Solothurner Handelskammer, Solothurn

#### **Über Markenerlebnisse gezielt zum Erfolg**

**Dienstag, 28. Mai 2024, 16.00–19.00 Uhr**

Solothurner Handelskammer, Solothurn

#### **Vertiefungs-Seminar für «Ermächtigte Ausführer EA»**

**Dienstag, 4. Juni 2024, 8.30–16.45 Uhr**

Solothurner Handelskammer, Solothurn

#### **Dialog Wirtschaft & Politik**

**Donnerstag, 6. Juni 2024, 11.00–13.30 Uhr**

Parktheater, Grenchen

#### **Incoterms 2020: Neuerungen und Fallstricke**

**Mittwoch, 19. Juni 2024, 13.30–16.30 Uhr**

Solothurner Handelskammer, Solothurn

### KMU- und Gewerbeverband Kanton Solothurn

#### **REXPO Regionale Gewerbeschau**

**Freitag, 7. Juni bis Sonntag, 9. Juni 2024**

Raiffeisen Arena Hägendorf

#### **Erlebnistage Beruf –**

#### **Schnuppertag für junge Leute, die vor der Berufswahl stehen**

**Montag, 17. Juni bis Freitag, 28. Juni 2024**

In Ausbildungsbetrieben im ganzen Kanton Solothurn

#### **aktuell@kmu**

**Mittwoch, 26. Juni 2024, 7.30 Uhr**

Solheure, Solothurn

## IMPRESSUM

45. Jahrgang. Erscheint sechsmal jährlich.

#### **Herausgeber**

Solothurner Handelskammer (SOHK)

KMU- und Gewerbeverband Kanton Solothurn (KGV SO)

#### **Administration | Abonnemente**

Einfache Gesellschaft Wirtschaftsflash

Hans Huber-Strasse 38

4500 Solothurn | 032 624 46 24

info@kgv-so.ch

#### **Geschäftsführung**

Charlie Schmid, Christian Fluri

redaktion@wirtschaftsflash.ch

Daniel Probst

daniel.probst@sohk.ch

Andreas Gasche

andreas.gasche@kgv-so.ch

#### **Redaktion**

Christian Fluri, Charlie Schmid und

Christoph Rölli

Biberiststrasse 8g | 4500 Solothurn

redaktion@wirtschaftsflash.ch

#### **Layout | Produktion**

c&h konzepte werbeagentur ag ASW

Biberiststrasse 8g | 4500 Solothurn

info@werbekonzepte.ch

#### **Inserate**

Urs Bader

Mitteldorfstrasse 21 | 4703 Kestenholz

079 885 36 35

inserate@wirtschaftsflash.ch

#### **Auflage**

Pflichtabonnements: 4149 Ex.

Total verkaufte Auflage: 4362 Ex.

Total verbreitete Auflage: 4562 Ex.

(WEMF-Beglaubigung 2023/2024)

#### **Geschäftsbedingungen**

wirtschaftsflash.ch/geschaeftsbedingungen

#### **Abonnementspreise**

CHF 25.– für ein Jahr

CHF 40.– für zwei Jahre

#### **Online**

www.wirtschaftsflash.ch

#### **Druck | Spedition**

Paul Bütiger AG, 4562 Biberist

Gastbeiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder der Herausgeber wieder. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Herausgeber und Redaktion keinerlei Haftung.

© Einfache Gesellschaft Wirtschaftsflash, Solothurn



**InnoPrix SO!**  
DER INNOVATIONSPREIS DER  
BALOISE BANK AG

# InnoPrix SO! 2024

## Jetzt bewerben

25'000  
Franken für  
Ihre  
Innovation

**MIT DEM INNOPRIX SO! WIRD JEDES  
JAHR EINE INNOVATIVE PRODUKT-  
ODER DIENSTLEISTUNGSDIEE,  
WELCHE DER WIRTSCHAFTSREGION  
SOLOTHURN POSITIVE IMPULSE  
VERLEIHT, AUSGEZEICHNET.**

Die Bewerbungsfrist läuft bis zum 8. Juli 2024. Die Preisverleihung findet am 25. November 2024 im Stadttheater Olten statt. Für mehr Informationen zur Bewerbung und der Preisverleihung scannen Sie den QR-Code oder besuchen Sie unsere Website:

<https://innoprix.info/>





# Schenken Sie Ihrer IT mehr Liebe.

Wehren Sie Cyberattacken effektiv ab:  
mit uns als IT-Partnerin für Ihr KMU.

[swisscom.ch/kmu-sicherheit](https://www.swisscom.ch/kmu-sicherheit)



**Bereit.**