

14. Sitzung

Mittwoch, 1. September 2021, 08:30

Solothurn, Kantonsratssaal

Vorsitz: Hugo Schumacher, SVP, Präsident

Redaktion: Myriam Ackermann, Parlamentsdienste / Beatrice Steinbrunner, Parlamentsdienste

Anwesend sind 96 Mitglieder. Abwesend mit Entschuldigung: Philippe Arnet, Markus Dick, Thomas Marbet, Simon Michel

DG 0156/2021

Begrüssung und Mitteilungen des Kantonsratspräsidenten

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Geschätzte Mitglieder des Kantonsrats, sehr verehrte Regierung, liebe Mitarbeiter und Gäste, ich begrüsse Sie zum zweiten Tag dieser Session. Die Technik sollte nun funktionieren, wir werden das später prüfen. Wir haben gestern vier Geschäfte erledigt. Das ist nicht gerade ein Ruhmesblatt, aber vielleicht auch dem neuen Umfeld geschuldet. Für den Sitzungsleiter ist es auch nicht wirklich rühmlich, dass die Sprecher gestern selber für Ruhe sorgen mussten. Hier haben wir möglicherweise andere Massstäbe. Ich verstehe aber, dass es für die Sprecher störend sein kann, wenn es im Saal unruhig ist und so bitte ich Sie, sich aus Respekt vor den Rednern leise zu unterhalten. Ein Rede- verbot möchte ich nicht aussprechen. Als Massnahme für das Behandeln von mehr Geschäften werden wir heute die Lüftungsaktionen parallel zum Ratsgeschehen durchführen. Zum Kantonsratsausflug möchte ich nochmals sagen, dass die Teilnehmenden der Biogen-Führung einen Ausweis mitnehmen müssen. Wie gesagt gab es einen Run auf diese Führung und entsprechend kam es zu Verschiebungen bei den Prioritäten. Ein Kantonsratsausflug kommt auf den ersten Blick harmlos daher. Er hat es aber faustdick hinter den Flügeln, denn es ist mehr ein Teambildungsanlass als ein Ausflug. So besteht die Möglichkeit, sich über die Fraktionen hinweg kennenzulernen. Es gehören aber auch Enttäuschungen dazu, wenn man beispielsweise nicht in die Gruppe eingeteilt wird, in die man prioritär gerne gekommen wäre. An einem solchen Anlass muss es auch Überraschungen geben. Das werden Sie am Ausflug sehen. Ein Teambildungsanlass muss aber auch gesund sein und so möchte ich jetzt das Nützliche mit dem Notwendigen verbinden. Der Ratssekretär hat vorgeschlagen, eine Testabstimmung durchzuführen und dafür braucht es ein Thema, über das man abstimmen kann. Hier kommt nun die vorhin genannte Gesundheit ins Spiel. Ich will nicht die Frage stellen, ob wir am Kantonsratsausflug Alkohol trinken sollen oder nicht. Ich bin aber nicht sicher, wie es sich in Bezug auf Kaffee verhält. Vorgesehen ist, dass es Filterkaffee geben wird. Wir stimmen nun darüber ab, ob wir diesen vorbereiten oder davon absehen sollen, weil es nicht gesund ist, abends noch Kaffee zu trinken. So drücken Sie bitte die Plus-Taste oder halten die grüne Karte hoch, wenn Sie gerne einen Kaffee hätten. Diejenigen von Ihnen, die aus vernünftigen Gründen auf Kaffee verzichten wollen, drücken die Minus-Taste oder halten die rote Karte hoch (*Heiterkeit im Saal*). Die Abstimmung hat ergeben, dass es keinen Kaffee gibt. Dafür kann ich Ihnen mitteilen, dass es ein feines Dessert geben wird. Und wichtig ist ja vor allem, dass die Abstimmungsanlage bei allen funktioniert hat. Jetzt geht es aber wieder ernst weiter und ich rufe Ihnen in Erinnerung, dass dringliche Aufträge bis nächsten Mittwoch um 09.00 Uhr eingereicht werden müssen, neue Vorstösse bis um 11.00 Uhr. Zudem wiederhole ich, dass Sie das Covid-Zertifikat bei sich haben und

die Maske tragen müssen, wenn Sie den Saal verlassen. Bei dieser Gelegenheit kann ich sagen, dass auch der Kantonsratsausflug BAG-konform ist. Jetzt starten wir mit der Arbeit und behandeln das erste Geschäft auf der Traktandenliste.

ID 0176/2021

Dringliche Interpellation Fraktion SP/junge SP: Umfahrung Klus - Rückzug der Auflage - Streichung der Volksabstimmung

Es liegt vor:

Wortlaut der dringlichen Interpellation vom 31. August 2021:

Das vom Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn betreffs der rechtlichen Beurteilung der Verkehrsanbindung Thal angeforderte Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) sowie der Eidgenössischen Kommission für Denkmalschutz (EKD) wurde per 14. Juli 2021 abgeschlossen und den involvierten Parteien zugestellt. Die Kernaussagen aus diesem Gutachten sind überraschend eindeutig und ernüchternd: Gesamthaft beurteilen die ENHK und die EKD die beschriebenen negativen Auswirkungen hinsichtlich der Schutzziele als schwere Beeinträchtigung des Ortsbildes von nationaler Bedeutung. Die positiven ortsbildlichen Auswirkungen im Städtchen selbst und in den angrenzenden Bereichen vermögen [...] die festgestellte schwere Beeinträchtigung nicht aufzuwiegen. Angesichts der Tragweite der festgestellten Konflikte [...] sind die Kommissionen der Ansicht, dass geringfügige Änderungen am vorliegenden Vorhaben den Grad der Beeinträchtigung kaum vermindern würden; eine leichte Beeinträchtigung hinsichtlich der konkretisierten Schutzziele und damit hinsichtlich des Ortsbildes von nationaler Bedeutung kann mit dem vorliegenden Projekt demnach nicht erreicht werden. Auf der Basis der vorliegenden Unterlagen und der Ergebnisse des Augenscheins ihrer Delegation kommen die Kommissionen zum Schluss, dass das Vorhaben «Verkehrsanbindung Thal» insgesamt zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Ortsbildes von nationaler Bedeutung und zu einer leichten Beeinträchtigung des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)-Objekts führen würde (ENHK/EKD. (2021). SO Balsthal, Verkehrsanbindung Thal). Gemäss heutiger Rechtsprechung bräuchte es bei einer schweren Beeinträchtigung der Schutzziele ein Interesse von nationaler Bedeutung, damit ein Eingriff zulässig wäre; ein solches Interesse kann bei der Verkehrsanbindung Thal nicht geltend gemacht werden. Das Projekt Verkehrsanbindung Thal ist somit nicht bewilligungsfähig und kann auch nicht mit geringfügigen Anpassungen bewilligungsfähig gemacht werden. Trotz entsprechender Bedenken der einsprechenden Parteien hat der Regierungsrat den Beschluss gefällt, die Botschaft für die Bewilligung eines Verpflichtungskredits an das Parlament zu überweisen. Sie hat damit einen entsprechenden Parlamentsbeschluss sowie das Referendum provoziert. Im Wissen eines immer noch hängigen Rechtsverfahrens hat der Regierungsrat die Volksabstimmung zur Verkehrsanbindung Thal auf den 26. September 2021 angesetzt. Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, hierzu folgende Fragen zu beantworten:

1. Beabsichtigt der Regierungsrat die Volksabstimmung vom 26. September 2021 zu verschieben, bis die rechtlichen Fragen zur Verkehrsanbindung Thal, obwohl durch das Gutachten vorgespurt, auch formaljuristisch von Seiten des Verwaltungsgerichts definitiv geklärt sind?
2. Wie hoch waren die Planungskosten für die Verkehrsanbindung Thal seitdem das letzte Projekt im Jahr 2009 bereits aufgrund rechtlicher Bedenken hinsichtlich Landschafts- und Ortsbildschutz nicht genehmigungsfähig war?
3. Gab es bereits in den diversen Ämterkonsultationen zur Verkehrsanbindung Thal kritische Stimmen aus den Ämtern, die aufgrund des Inventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ein entsprechendes Gutachten hinsichtlich rechtlicher Verträglichkeit (Landschafts- und Ortsbildschutz) gefordert haben? Wenn ja, aus welchen Ämtern kamen sie und warum wurden diese Bedenken von der Regierung nicht ernst genommen und ein entsprechendes Gutachten in Auftrag gegeben?
4. Was sind die personellen und gesetzgeberischen Konsequenzen betreffs dieses nun vorhandenen Gutachtens, welches die Rechtmässigkeit der Verkehrsanbindung Thal bestreitet? Wer trägt die politische und wer trägt die fachliche Verantwortung für diese massive Verschwendung von Geldern zur Planung eines nicht genehmigungsfähigen Projekts? Welche Konsequenzen zieht der Regierungsrat daraus?

5. Ist der Regierungsrat bereit, grundsätzliche rechtliche Anpassungen vorzunehmen, so dass zukünftig ein Projekt zuerst rechtlich abgesichert ist, bevor der politische Prozess (Kreditbeschluss) in Angriff genommen wird?
6. Wird der Regierungsrat aufgrund des Wegfalls der Verkehrsanbindung Klus dem Parlament eine Senkung der Motorfahrzeugsteuer vorschlagen?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Als Erstes befinden wir über die Dringlichkeit dieser Interpellation. Für die Dringlicherklärung braucht es das 2/3-Quorum.

Thomas Lüthi (glp). In unserer Fraktion wurde gestern kontrovers über die Dringlichkeit diskutiert. Einerseits wurde die Meinung geäußert, dass man nächsten Mittwoch keine Abstimmungskampferstellung organisieren will. Man war auch der Meinung, dass viele Fragen im Kantonsrat bereits Thema waren und der Kantonsrat den Kredit bereits bewilligt hat, und zwar im Wissen darum, dass noch ein anderer Prozess läuft. Andererseits bestand auch die Meinung, dass es keinen Grund gibt, so zu tun, als wolle man dem Stimmbürger irgendetwas verheimlichen. Die Interpellation beinhaltet Fragen, die durchaus nüchtern beantwortet werden können. Es soll keinesfalls der Eindruck erweckt werden, dass man vor der Abstimmung vom 26. September 2021 Fakten, die offengelegt werden können, verheimlichen und dem Stimmbürger relevante Informationen vorenthalten will. Letztlich sind wir zur Meinung gelangt, dass uns Transparenz mehr wert ist und wir nicht so tun wollen, als ob wir irgendetwas verheimlichen wollen. So stimmt unsere Fraktion grossmehrheitlich für die Dringlichkeit dieser Interpellation.

Markus Spielmann (FDP). Die FDP. Die Liberalen-Fraktion steht, ebenso wie die Basis unserer Partei, hinter einem starken Thal und entsprechend auch hinter der Verkehrsanbindung des Thals. In diesem Sinne danken wir der Fraktion SP/Junge SP bereits jetzt für die gestellten Fragen. Hier bietet sich die Gelegenheit, um gewisse Besonderheiten in dieser Abstimmungskampagne - das sehen wir gleich wie die glp-Fraktion - diskutieren zu können. Auch wir haben kontrovers diskutiert. Gegen die Dringlichkeit spricht, dass der Kantonsrat das Thema bereits beraten und darüber entschieden hat. In der Kompetenz des Kantonsrats respektive letztlich des Volkes liegt das Sprechen des Kredits. Die Bewilligungsfähigkeit des Projekts, die das Thema des Vorstosses ist, ist Gegenstand von Verfahren bei der Exekutive und der Judikative. Das sind zwei Verfahren, die eigentlich nichts miteinander zu tun haben. Als weiteren Punkt kritisieren wir die inflationäre Zunahme von dringlichen Vorstössen seit Corona. Diese sollten die Ausnahme sein. Das spricht gegen die Dringlichkeit, weil wir hier im Grunde genommen keine Dringlichkeit sehen. Dringlich heisst nicht, was für mich wichtig ist, sondern was so dringend ist, dass ein Aufschub ein Schaden bewirken würde. Langer Rede kurzer Sinn: Wir haben das hin und her diskutiert und sind wie die glp-Fraktion der Meinung, dass die Transparenz wichtiger ist und wir uns diesen Fragen wohl oder übel stellen wollen. Wir fühlen uns aber auch ein wenig in Geiselhaft genommen, ein Thema zu diskutieren, das bereits diskutiert wurde. Letztlich stimmen wir aber einstimmig für die Dringlichkeit.

Roberto Conti (SVP). Der Titel der Interpellation lautet: «Umfahrung Klus - Rückzug der Auflage - Streichung der Volksabstimmung». Die Abstimmungsunterlagen wurden verschickt und ich habe bereits abgestimmt. Bis nächsten Mittwoch werden das viele andere Stimmbürger ebenfalls gemacht haben. Stellen Sie sich vor, dass der Kantonsrat nun kommt und nochmals darüber diskutieren will, nachdem ich bereits abgestimmt habe. Als Stimmbürger würde ich mich natürlich fragen, was denn mit diesem Kantonsrat los ist. Es gibt Momente, in denen die Dringlichkeit abgelaufen ist und das ist hier der Fall. Das Ganze läuft, also beschäftigen wir das Parlament nicht erneut damit. Die SVP-Fraktion ist einstimmig gegen die Dringlichkeit.

Michael Ochsenbein (CVP). Die Dringlichkeit ist durch die Thematik sicher gegeben. Bei einigen Fragen haben wir uns allerdings gefragt, wie aktuell das Schriftstück tatsächlich noch ist. Einige der Fragen haben doch schwer an Aktualität eingebüsst. Wenn in der Interpellation moniert wird, dass sich der Regierungsrat bis jetzt wenig geäußert hat, so interpretieren wir das dahingehend - und so begründen wir auch die Zustimmung zur Dringlichkeit - dass dem Regierungsrat mit der Interpellation auch die Möglichkeit zugestanden wird, dass er sich äussern darf. Es soll im Nachgang weder von Befürwortern noch von Gegnern heissen, dass das nun doch nicht hätte gesagt werden dürfen. Weiter erwarten wir vom Regierungsrat, dass er sich - und deshalb wird die Dringlichkeit ja auch verlangt - umfassend und

vollständig zu dieser Thematik äussert, also auch Fragen beantwortet, die der Interpellant vielleicht vergessen hat. Wir sind einstimmig für die Dringlichkeit.

Barbara Wyss Flück (Grüne). Ich kann es kurz machen: Die Grüne Fraktion ist geschlossen für die Dringlichkeit. Es gibt noch gewisse Fragen im Vorfeld der Abstimmung. Diese steht vor der Tür und ich denke, dass es nicht mehr als recht ist, dass man die Fragen - gerade für die Bevölkerung - jetzt auf den Tisch legt und offen diskutieren kann.

Für die Dringlichkeit
Dagegen
Enthaltungen

Mehrheit
x Stimmen
x Stimmen

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Das Quorum von 61 Stimmen wurde erreicht und die Interpellation somit dringlich erklärt.

I 0248/2020

Interpellation Urs Huber (SP, Ob- u. Nidwalden): Cargo Sous Terrain – Aufwand und Probleme für den Kanton Solothurn?

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 15. Dezember 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 19. Januar 2021:

1. *Vorstosstext:* «Cargo Sous Terrain macht vorwärts», so lautete kürzlich eine Schlagzeile in den Medien. Auch wenn die Projektdauer scheinbar lange Zeithorizonte aufweist, sollen Zürich und Härkingen/Niederbipp schon 2031 mit einem Tunnel verbunden sein und erste Fahrzeuge verkehren. Bisher wird immer sehr wohlwollend, aber auch mit einer gewissen Oberflächlichkeit über das Projekt «Cargo Sous Terrain» gesprochen. Die Chancen für ein Desaster wie beim deutschen Transrapid sind aber mindestens so gross. Viele Investitionen, öffentliche Gelder und grosser Planungsaufwand und am Schluss eine Planungsruine. Cargo Sous Terrain wäre neben Strasse und Schiene eine neue zusätzliche Güterinfrastruktur. Es ist zu vermuten, dass gerade die Region Gäu statt einer Entlastung eine weitere Belastung durch einen geplanten Hub erfahren würde. Es muss mit weiterem massivem Landverlust und weiterer Konzentration des Güterverkehrs von und zum Hub gerechnet werden. Es ist bekannt, dass bei den betroffenen Stellen auf allen Ebenen auch kritische Stimmen vorhanden sind, diese sich aber aus politischer Opportunität oder «Das wird ja eh nichts»-Mentalität nicht äussern. Da bis jetzt öffentlich fast nur mediale Zuneigung erfolgte, möchten wir dem Regierungsrat eher kritische Fragen stellen, um Aufwand und Folgen für den Kanton Solothurn einordnen zu können. Jedes Projekt, vor allem solche Grossvorhaben, sollten schon zu Beginn kritisch beurteilt und begleitet werden. Wir möchten dem Regierungsrat darum folgende Fragen in Sachen «Cargo Sous Terrain» stellen:

1. Wie sind und waren die kantonalen Stellen bisher in das Projekt Cargo Sous Terrain involviert? Welche Aufwände wurden bisher getätigt?
2. Wie werden zukünftige Aufwendungen für den Kanton und die Gemeinden in nächster und weiterer Zukunft grundsätzlich eingeschätzt?
3. Welche Auswirkungen hätte dieses Projekt in einer allfälligen Bauphase?
4. Welche Auswirkungen hätte dieses Projekt bei allfälligem Betrieb betreffend Landverlust, Zufahrtsinfrastruktur und zusätzlicher Verkehrsbelastung mittel- und langfristig für die Region?
5. Sind aktuell konkrete Pläne oder Projektideen für einen Hub im Raum Härkingen/Niederbipp bekannt?
6. Welche rechtlichen Bedingungen gelten für dieses Projekt, den Bau und den Betrieb eines solchen Hubs? Wären auch Enteignungen möglich?

2. *Begründung:* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Einleitende Bemerkungen:* Wir haben uns anlässlich unserer Vernehmlassungsantwort zum Entwurf des Gesetzes über den unterirdischen Gütertransport (RRB Nr. 2019/1081) vom 2. Juli 2019 ausführlich über das Projekt von Cargo Sous Terrain (CST) geäussert. Dabei unterstützten wir grundsätzlich eine

gesetzliche Regelung zur Realisierung von unterirdischen Gütertransportanlagen von nationaler Bedeutung. Wir äusserten uns jedoch auch dahingehend, dass die erfolgreiche Umsetzung solcher Konzepte ein klares Bekenntnis der Bundesbehörden sowie robuste Planungs- und Bewilligungsverfahren voraussetzt. Die Ziele und damit auch die Vision der unterirdischen Güterlogistik, wie sie der CST vorschwebt, liegen im Interesse der Kantone. Deshalb hat auch der Kanton Solothurn seit dem Jahr 2016 mit der privaten Trägerschaft und dem Bund an der Weiterentwicklung von CST mitgearbeitet. Aufgrund seiner geografischen Lage im Zentrum der Schweiz kommen wir nicht umhin, uns aktiv mit Fragen der Logistik auseinanderzusetzen und uns dabei auch mit neuartigen Technologien, wie sie mit CST verbunden sind, zu befassen. Insbesondere auch durch die vorhandenen Gunstlagen an mit dem Nationalstrassennetz gut erschlossenen Orten. Die Bedeutung der Logistikbranche nimmt weiterhin zu; darauf weisen auch die steigenden Zahlen im Onlinehandel hin. Im Rahmen der COVID-19-Krise hat sich zudem gezeigt, dass die Logistik als «systemrelevant» für das Funktionieren unseres Alltags einzustufen ist. Im Rahmen der Auseinandersetzung mit dem Projekt CST wurde von kantonaler Seite jedoch stets betont, dass die Abschätzung möglicher Auswirkungen des CST-Projektes auf Raum und Umwelt erst möglich sein wird, wenn die Standortevaluation und -sicherung weiter fortgeschritten sind. Für den Kanton Solothurn ist entscheidend, dass Logistikanutzungen an besonders geeigneten Standorten liegen, und die Flächen optimal (flächensparend) genutzt werden. Ein optimaler Standort zeichnet sich dadurch aus, dass er im urbanen oder agglomerationsgeprägten Raum liegt und möglichst direkt - ohne Ortsdurchfahrten oder Wohngebiete zu belasten - an die Autobahn angeschlossen ist. Auch die Möglichkeit der Erschliessung mit Industriegeleisen ist zu berücksichtigen.

Der Nutzen von CST war für uns zum Zeitpunkt der Vernehmlassung der Gesetzesvorlage nicht restlos klar. Dies deshalb, weil aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht hervorging, wie die Bündelung der Transporte, auf der letzten Meile der Zustelllogistik, sichergestellt werden soll. Auf dieser Bündelung fusst ein wesentlicher Teil des postulierten Nutzens. Aus der damaligen Gesetzesvorlage war klar erkennbar, dass der Bund das weitere Vorgehen von der Zustimmung der Kantone und der Logistikbranche abhängig machte. Dies irritierte uns. Eine Verkehrsinfrastruktur in der Grössenordnung von CST bedingt ein klares Bekenntnis der Bundesbehörden. Dies gilt umso mehr, als im Gesetzesentwurf auf Art. 81 der Bundesverfassung (BV; SR 101) Bezug genommen wird, wonach der Bund im Interesse des ganzen oder eines grossen Teiles des Landes öffentliche Werke errichten und betreiben beziehungsweise eine Errichtung unterstützen kann. Nicht zustimmen konnten wir der Idee, die Verantwortung für Planung und Baubewilligung solcher Anlagen zwischen Behörden des Bundes und der Kantone zu teilen. Die in diesem Sinn angelegte Planungskaskade «Sachplan, Richtplan, Plangenehmigungsverfahren» ist unseres Erachtens nicht zielführend. Der Sachplan des Bundes bezieht sich grundsätzlich auf dieselbe Planungsebene wie der Richtplan der Kantone. Es kann demnach nicht sein, dass auf Sachplanebene durch den Bund Räume für Anlagen (Hubs und Linienführung) für den unterirdischen Gütertransport festgelegt werden und darauf basierend die Kantone in ihren Richtplänen die aufwändige raumplanerische Interessenabwägung auf Basis eines Vorprojektes machen müssen. Die grundeigentümergebundene Umsetzung soll dann wieder durch den Bund im Plangenehmigungsverfahren geschehen. Dass unterirdische Gütertransportanlagen von nationaler Bedeutung auf allen Ebenen aus einer Hand vom Bund geplant und am Schluss bewilligt werden müssten, ist evident und müsste auch im Interesse eines künftigen Infrastrukturträgers von nationaler Bedeutung sein. Unser Antrag, den Planungsprozess für den unterirdischen Gütertransport nach dem neuen Gesetz ganz in die Verantwortung der Bundesbehörden zu legen, floss bedauerlicherweise nicht in die in der Zwischenzeit vorliegende Botschaft an die Eidgenössischen Räte ein. Mit unserer Haltung waren wir offenbar gegenüber anderen - meist von CST nicht betroffenen - Kantonen in einer klaren Minderheit.

Wir erkennen das nun das vorliegende Zwischenergebnis einerseits als Konsequenz des fehlenden Willens der Bundesbehörden, in dieser Sache verstärkt Verantwortung zu übernehmen und andererseits als Folge eines unreflektierten föderalistischen Reflexes der Kantone, möglichst keine Zuständigkeit den Bundesbehörden zuzuordnen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1: *Wie sind und waren die kantonalen Stellen bisher in das Projekt Cargo Sous Terrain involviert? Welche Aufwände wurden bisher getätigt?* Vertreter des Bau- und Justizdepartementes stehen seit dem Jahr 2013 in Kontakt mit CST. Der bisherige Aufwand für das Geschäft, welches gegenwärtig dem Departementssekretariat zugeordnet ist, schätzen wir auf rund 300 Stunden. Der Schwerpunkt der Aufwände der kantonalen Stellen lag in den Jahren 2017 - 2018 bei der Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe mit Teilnehmenden aus den Kantonen Zürich, Aargau, Bern und Solothurn. Dieser Arbeitsgruppe oblag die Aufgabe, zu Handen der Konferenz der kantonalen Baudirektoren (BPUK) die grundsätzliche Machbarkeit der Konzeption von CST aus Sicht kantonalen Behörden abzuklären.

3.2.2 Zu Frage 2: Wie werden zukünftige Aufwendungen für den Kanton und die Gemeinden in nächster und weiterer Zukunft grundsätzlich eingeschätzt? In Bezug auf die nächste Projektphase muss der Aufwand der kantonalen Behörden wesentlich höher geschätzt werden. Ein Gesamtaufwand über mehrere Jahre von etwa 2'000 Arbeitsstunden erscheint uns realistisch. Der Aufwand ist deshalb hoch, weil das vorgesehene Gesetz über den unterirdischen Gütertransport den Kantonen die Aufgabe zuordnet, für CST in den kantonalen Richtplänen die entsprechenden Festlegungen zu treffen und so die für die Machbarkeit des konkreten Projektes relevanten Planungs- und umweltrechtlichen Abklärungen zu tätigen bzw. zu überprüfen. Wie bei Planungsgeschäften üblich, werden die betroffenen Einwohnergemeinden in die Planungen einbezogen, was auf kommunaler Ebene einen gewissen Aufwand auslösen wird.

3.2.3 Zu Frage 3: Welche Auswirkungen hätte dieses Projekt in einer allfälligen Bauphase? Die konkreten Auswirkungen des Projektes CST in einer allfälligen Bauphase können derzeit nicht abgeschätzt werden. Für relevante Auswirkungen des Baubetriebes zur Erstellung von CST werden u.a. die Aushubtransporte sowie die Deponierung des Aushubs sorgen. Dies insofern dann, wenn diese nicht mit der Bahn bewältigt werden könnten bzw. entsprechende Deponievolumen fehlen.

3.2.4 Zu Frage 4: Welche Auswirkungen hätte dieses Projekt bei allfälligem Betrieb betreffend Landverlust, Zufahrtsinfrastruktur und zusätzlicher Verkehrsbelastung mittel- und langfristig für die Region? Die konkreten Auswirkungen des Projektes CST auf Raum und Umwelt können zum gegenwärtigen Projektstand nicht konkret abgeschätzt werden. Seitens CST wurde stets in Aussicht gestellt, dass sich Hub-Standorte in bestehenden Logistikinfrastrukturen (z.B. Verteilzentren) integrieren liessen. Können die Hub-Standorte so umgesetzt werden, könnten Synergien genutzt und die Idee von CST kann flächeneffizient umgesetzt werden. Grundsätzliche Abklärungen ergaben zudem, dass Hub-Standorte, vor allem wenn nicht das gesamte CST Netz realisiert wird, lokal zu Mehrverkehr führt. Dieser Mehrverkehr unterscheidet sich jedoch in seiner Intensität kaum vom Verkehr, welche eine sonstige Logistikknutzung am selben Standort indizieren würde. Solange solche Nutzungen an Gunstlagen der Logistik realisiert werden, können solche Vorhaben verkehrlich absorbiert werden.

3.2.5 Zu Frage 5: Sind aktuell konkrete Pläne oder Projektideen für einen Hub im Raum Härkingen/Niederbipp bekannt? Konkrete Projekte sind uns derzeit nicht bekannt.

3.2.6 Zu Frage 6: Welche rechtlichen Bedingungen gelten für dieses Projekt, den Bau und den Betrieb eines solchen Hubs? Wären auch Enteignungen möglich? Der gegenwärtige Entwurf des Gesetzes über den unterirdischen Gütertransport sieht vor, dass auf Basis der Festsetzungen des CST-Projektes im kantonalen Richtplan für das Ausführungsprojekt ein Plangenehmigungsverfahren durch das Bundesamt für Verkehr durchgeführt wird. Die Plangenehmigung soll - wenn nötig - als Grundlage für eine Enteignung dienen.

Urs Huber (SP). Cargo Sous Terrain - ein faszinierendes Projekt. Für die einen ist es die Lösung für alles: unterirdisch - aus den Augen aus dem Sinn, quasi der Vorläufer des Beamens. Irgendwie sind alle Probleme gelöst. Auch für mich ist es faszinierend und ich staune. Das Parlament in Bern zimmert schnurstracks extra eine Gesetzesgrundlage und es gibt keine heftigen Diskussionen über ein Projekt, dass massiv in die Strukturbelastung und -entlastung eingreifen würde. Private sollen so nebenbei Enteignungsrechte erhalten. Wo bleibt der bürgerliche Protest gegen einen solchen Eingriff in das Privateigentum? Eine völlig neue, schweizweite Infrastruktur in die Landkarte geklotzt, ein rein privates Projekt - und Linke und Grüne stehen in Bundesbern Spalier. Die Einen lassen alles durchgehen, weil sie denken, dass es ohnehin nicht kommt. Die Anderen kümmern sich um die Details, weil sie denken, dass alles ohnehin gut kommt. Das sind keine guten Voraussetzungen. Ich kann mich nicht erinnern, während 40 Jahren in der Politik jemals ein so grosses Ding mit so wenig Diskussionen, mit so wenig Auseinandersetzungen und mit so wenig Wissen von Betroffenen und Entscheidungsträgern gesehen zu haben. Das wäre auch nicht nötig, wenn die Promotoren nicht in vier Jahren mit dem Bau beginnen wollten und einer der Startpunkte. nicht in unserem Kanton wäre. Ich denke, dass es so nicht geht, sondern dass es endlich eine schweizweite Diskussion über Sinn und Unsinn von Cargo Sous Terrain braucht. Es bräuchte auch unbedingt eine Diskussion hier in unserem Kanton, einer Verkehrs- und Logistikkdrehscheibe dieses Landes. Wenn ich die Antworten auf meine Fragen lese, sehe ich mich bestätigt. Sehr viel Relevantes für unsere Region ist nicht klar und nicht bekannt. Wenn ich lese, dass der Bund die Arbeit machen soll, weiss ich nicht, ob das inhaltlich getrieben ist oder ob das ganze Projekt Cargo Sous Terrain eine heisse Kartoffel ist und eine lästige dazu. Da gebe ich diese Kartoffel doch lieber jemand anderem weiter. Damit würde ich aber auch unsere eigenen Einflussmöglichkeiten weitergeben. Um es an dieser Stelle klar zu deklarieren: Bei aller übergeordneter Koordination muss der Kanton Solothurn jedes Interesse daran haben, selber mitzumischen und mitzubestimmen, wo und wie Cargo Sous Terrain in unserem Kanton eingreift, denn die Auswirkungen wären einfach zu gross. Es ist auch nicht damit getan, es quasi

an die Gemeindepräsidenten vor Ort zu delegieren. Wieso ist meine Haltung so kritisch? Mein beruflicher Hintergrund ist der, dass ich Schichtleiter in einem Paketzentrum - heute würde man Logistikzentrum sagen - in Däniken war. Dort haben 200 Personen über die Schienen gearbeitet. Wir hatten einen eigenen Postbahnhof und 50 eigene Chauffeure mit allen Partnern zusammen. Seit zehn Jahren leite ich das Team Infrastruktur der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV). Dort sind unzählige Mitarbeitende auch im Planungs- und Baubereich tätig. Als Verkehrspolitiker und Verkehrsgewerkschafter mit Fokus Infrastruktur, als Umweltpolitiker und als ehemaliger Logistiker muss ich sagen, dass es zu einfach ist, um wahr zu sein. Ich glaube nicht daran, denn es gibt zu viele Unlogiken und Widersprüche, gerade aus Logistiksicht. Wenn Sie wissen wollen, was ich meine, können Sie das Interview in der NZZ vom 9. Juni 2021 mit dem Chef des grössten privaten Logistikunternehmens der Schweiz, Herrn Planzer, lesen. Der Titel lautet: «Völlig überrissen: Der Chef der grössten privaten Logistikunternehmung der Schweiz würde keinen Franken in die unterirdische Güter-Bahn investieren.» Obwohl ich meistens auf der anderen politischen Seite stehe, muss ich sagen, dass er vielleicht recht hat, wo er recht hat. Ich denke, dass das Projekt «to big to rail» ist. Später wird die öffentliche Hand kommen und Sie wissen, was dann kommen wird: to big to fail - so wie das Schweizer Schienennetz ursprünglich auch begonnen wurde. Ich halte das Konzept für sehr viel herausfordernder als beispielsweise das Jahrhundertbauwerk Gotthardtunnel oder den Eurotunnel. Mir stellen sich folgende Fragen: Wie gibt es eine langfristige Diskriminierungsfreiheit für alle Beteiligten aus Logistik, Industrie und Transport? Wie bringt man möglichst alle grossen Player dazu mitzumachen? Wenn das nicht gelingt, kann man es bleiben lassen. Damit meine ich nicht die Chefetagen von relativ irrelevanten Firmen, sondern beispielsweise das Unternehmen Lidl, das gerade jetzt in Roggwil ein Mega-Verteilzentrum bauen will. Im Grunde genommen braucht Cargo Sous Terrain bei allem privaten Anstrich eine Planwirtschaft à la China, um zu funktionieren. Das will hier wahrscheinlich niemand. Wie und wer soll Enteignungsrechte erhalten? Vor allem haben wir zwei grosse, gewachsene Transportsysteme - Strasse und Schiene. Wir investieren jedes Jahr Milliarden von Franken in diese Systeme. Nun kommt ein drittes System. Wie ist das Zusammenspiel? Was ist die Wirkung auf die bisherigen Systeme und was bedeutet das für die Planung von diesen? Auch wenn das neue System privat ist, so braucht es doch zwingend eine Gesamtkonzeption. Und was ist mit der Grundwasserthematik? Ist es kein Problem, überall mir nichts dir nichts unsere Grundwasserströme zu zerschneiden? Ich komme mir vor wie im Märchen «Des Kaisers neue Kleider». Alle sehen eine wunderbare Kleidung und ich schaue und schaue und sehe doch nur ein nacktes Projekt mit viel guter PR-Arbeit. Verkauft wird das Projekt öfter mit dem Argument der Entlastung der Strassen, insbesondere in stark belasteten Gegenden. Super - eine Chance für das Gäu. Warum aber sagen denn die Gemeindepräsidenten und -präsidentinnen Nützi, Bartholdi und Gloor, dass es eine Entschädigung für die Region braucht? Eine dumme Frage: eine Entschädigung wofür? Für eine Entlastung? Und eine Entschädigung von wem? Für mich ist klar, dass es in der Region, in der Logistik, in den Dörfern und bei den Zufahrtssituationen garantiert Verwerfungseffekte geben wird. Peter Sutterlüti, Spiritus rector und Verwaltungsratspräsident von Cargo Sous Terrain, liess verlauten, dass die verschiedenen Transportunternehmen ihre Leerfahrten mit Cargo Sous Terrain koordinieren können und es weniger Verkehr gibt. Eine dumme Frage: Wozu braucht es denn überhaupt Cargo Sous Terrain? Oder anders gefragt: Warum machen die verschiedenen Logistiker das nicht schon heute? Es könnte eben sein, dass alle ihre eigenen Firmeninteressen logischerweise an die erste Stelle stellen. Das bleibt und ist ohne Zwang und ist nicht automatisch eine ökologische, gesellschaftliche Bestlösung. Dank meines Vorstosses hatte ich das Vergnügen, mich mehrere Male mit Beteiligten des Projekts auszutauschen - ein Gespräch dauerte abends über zwei Stunden. Wenn meine Frau nicht gesagt hätte, dass jetzt Schluss sei, wären wir wohl noch heute am Diskutieren. Ich habe den Eindruck gewonnen, dass diese Leute mit Herzblut an der Arbeit sind und das ist auch gut so. Etwas irritiert war ich von der Aussage von Klaus Juch. Was sind wir für ein tolles Land? Die kantonalen Behörden haben gar keinen Auftrag. Aber wir von Cargo Sous Terrain erhalten trotzdem alles, was wir brauchen und wollen. Ich habe gedacht, dass es schön wäre, wenn das bei allem so wäre. Zum Schluss mein klares Anliegen respektive das der Fraktion SP/Junge SP: Ob man Cargo Sous Terrain gut findet oder nicht, ob man der Meinung ist, dass sich der Kanton mehr einbringen soll oder dass der Bund alles machen soll - es braucht endlich eine echte Diskussion, eine richtige Auseinandersetzung auf Bundesebene, insbesondere aber auch in diesem Kanton, von der Politik, über die Wirkungen und Folgen und meinetwegen auch über die Chancen. Zu meinem Befriedigungsgrad kann ich sagen, dass ich bei Roland Fürst nicht zu negativ reden wollte, weil es sein letzter war Auftritt. Auch bei Sandra Kolly wollte ich nicht zu negativ sein, weil es ihr erster Auftritt ist. Ich würde sagen, dass ich hochgradig mittelmässig zufrieden bin.

Heinz Flück (Grüne). Auch wir Grünen finden es grundsätzlich bestechend, den Gütertransport unter den Boden zu bringen. Der aktuelle Planungsstand zeigt aber noch deutliche Mängel auf. Ausser dass

der Regierungsrat fordert, Logistikzentren nur noch an Orten mit einer guten Autobahnanbindung zu bauen und einen Hub im Gäu in die bestehenden Logistikinfrastrukturen zu integrieren, vermissen wir jegliche Koordination. So sind neu geplante Logistikinfrastrukturen zwingend mit der Planung von Cargo Sous Terrain zu koordinieren. Das ist noch überhaupt nicht der Fall. Solche dürften jetzt - auch wenn das Projekt noch nicht gesichert ist - unabhängig von den Kantonsgrenzen nur noch dort gebaut werden, wo sie mit Cargo Sous Terrain erschlossen werden können. Zudem sind Ausbauten von Infrastrukturanlagen ab sofort ebenfalls mit diesem Projekt zu koordinieren. Es darf nicht sein, dass man einerseits eine Cargo Sous Terrain-Linie plant und andererseits Autobahnen aufgrund des zunehmenden Güterverkehrs weiter ausbaut und neue Umfahrungen wegen dem Schwerverkehr baut. Grosse Lastwagen sollen künftig weder durch Gerlafingen hindurch fahren noch auf einer neuen, aufwändigen Umfahrungsstrasse das Dorf umfahren. Wenn man schon ein zukunftsweisendes Bauwerk plant, dürfen die Anlieferungen und Verschiebungen zwischen den Logistikzentren das oberirdische Strassennetz in Zukunft nicht mehr belasten. Die Strassen sollen lediglich noch für die Feinverteilung zur Verfügung stehen. Eine solche Verlagerung des Güterverkehrs wird wohl nicht ohne staatliche Lenkung möglich sein. Bisher schauen die beteiligten Firmen aber offenbar nur für sich. Deshalb ist wohl auch die Anbindung an die wichtigste Güterverkehrsachse der Schweiz - die Bahnverbindung von Basel nach Chiasso - nirgends aufgeführt. Auch das zeigt, dass dringender Koordinationsbedarf besteht. Deshalb ist bei den Grünen bisher keineswegs Euphorie für dieses Projekt ausgebrochen. Was uns neben der mangelnden Koordination und den nicht definierten Verlagerungszielen zu denken gibt, ist der Umstand, dass wir für ein so gigantisches Bauwerk auch gerne eine Umweltverträglichkeitsüberprüfung sehen würden. Es ist ja schön, dass die unterirdischen Wägelchen mit erneuerbarem Strom fahren sollen. Wir würden aber gerne umfassend erfahren, was für Energie für den Tunnelbau und für den CO₂-relevanten Beton in dieses Projekt investiert werden muss. Unter dem Strich finden wir Grünen es sehr wichtig, dass ein so wichtiges Projekt vom Bund koordiniert wird und dass es keinesfalls darauf hinauslaufen darf - so wie bei den Logistikzentren - dass unterschiedliche Richtplanverfahren in verschiedenen Kanton letztlich ein unkoordiniertes und unbefriedigendes Resultat zur Folge haben. Ein solches System muss zwingend umweltverträglich sein. Es muss aber vor allem auch mit den anderen Güterverkehrsträgern vollständig koordiniert und in ein Gesamtkonzept eingebunden sein. Der Interpellant fragt, wie man alle Player dazu bringt mitzumachen. Die Antwort darauf lautet, dass das nur die öffentliche Hand wirklich steuern kann. Wir Grünen erwarten deshalb vom Regierungsrat, dass er sich beim Bund aktiv und vehement für ein Gesamtkonzept und eine Steuerung durch den Bund einsetzt.

Susan von Sury-Thomas (CVP). Cargo Sous Terrain ist ein faszinierendes, innovatives und gigantisches Projekt. Es sind sehr viele Akteure involviert: Aktionäre wie Mobiliar, SBB, Post, Swisscom, Coop und Migros, die Transportwirtschaft, der Bund, die Kantone, die Gemeinden, aber auch die Landbesitzer, insbesondere in der Landwirtschaft. Gerade kürzlich haben kompetente Stimmen Zweifel geäussert, ob dieses Projekt wirtschaftlich und deshalb realisierbar ist. Unser Kanton, der am Kreuzungspunkt der zwei geplanten Hauptstränge der Systeme liegt, ist von Cargo Sous Terrain besonders betroffen. Zum Projekt stellt der Interpellant dem Regierungsrat kritische Fragen. Er spürt einen gewissen Widerspruch zwischen den Schlagzeilen in den Medien - Cargo Sous Terrain macht vorwärts - und ein grosses Unwissen in unserem Kanton und in der Öffentlichkeit zu den Details des Projekts: wer welche Rolle hat, welches der gegenwärtige oder der künftige Aufwand für den Kanton und die Gemeinden ist, wie die Hauptplanung funktioniert, ob es Enteignungen gibt, welches die Auswirkungen während der Bauzeit und die betrieblichen Auswirkungen punkto Landverlust sind, wie die Zufahrt zur Infrastruktur aussieht, ob es zusätzliche Verkehrsbelastungen gibt usw. Die kritischen Fragen des Interpellanten erlauben dem Regierungsrat, seine offenbar ebenfalls kritische Haltung darzulegen. Darüber sind wir froh. Allerdings sind die Antworten nicht sehr befriedigend. Sie zeigen, dass die Vorbehalte des Kantons Solothurn vom Bund nicht genügend ernst genommen wurden. Cargo Sous Terrain ist zwar ein privates Projekt, die Konsequenzen für die Öffentlichkeit und die Wirtschaft wären in unserem Kanton aber enorm. Wir sind offen für Innovation und neuartige, vorher undenkbare Lösungen. Trotzdem müssen die Auswirkungen von Anfang an in Betracht gezogen werden. Für unseren Kanton ist besonders relevant, was mit der Landnutzung und dem Verkehr in der Umgebung, vorab in Härkingen und Niederbipp, passieren wird. Das Projekt ist zwingend auf den Hub in unserem Kanton angewiesen. Apropos: Ohne den Kanton Solothurn ist das Projekt auch nicht interessant. Deshalb muss der Kanton in diesem frühen Stadium an dem Projekt dranbleiben und seine Haltung einbringen können. Es scheint uns vertretbar zu sein, dafür bis zu 2000 Arbeitsstunden aufzuwenden. Bei der Beratung des neuen Bundesgesetzes über den unterirdischen Warentransport erwarten wir ein gewisses Engagement von unseren Parlamentariern in Bern und auch von unserem Regierungsrat. Wir erwarten auch, dass der Regierungsrat den Kantonsrat regelmässig über das Projekt informiert, vor allem in Bezug auf die Konsequenzen für unseren Kanton. Das muss

passieren, bevor das Plangenehmigungsverfahren gestartet wird. Danach ist es zu spät, weil die Weichen schon gestellt sind.

Johannes Brons (SVP). Wir finden die eher kritisch gestellten Fragen grundsätzlich spannend. Aus unserer Sicht wurden sie gut beantwortet. Die privaten Trägerschaften und verschiedene Firmen haben bereits grosse Investitionen und Vorarbeiten getätigt, um Cargo Sous Terrain voranzutreiben. Ich habe eine Präsentation des Projekts besucht und finde die Idee bis heute grossartig. So würden der Strassenverkehr wie auch der Schienenverkehr entlastet und die Feinverteilung der Güter findet fast nur noch regional statt. Für den Bund und den Kanton würden weniger Unterhaltskosten im Strassenbau anfallen und der Verkehr würde, vor allem während den Stauzeiten, flüssiger. Die grundsätzliche Unterstützung des Regierungsrats für die Realisierung der unterirdischen Gütertransportanlagen von nationaler Bedeutung wird von der SVP-Fraktion begrüsst. Uns ist klar, dass wir bei immer mehr Zuwanderung in unser Land unter anderem mehr Platz für den Strassenbau brauchen. So macht es Sinn, neue Wege zu finden wie beispielsweise Cargo Sous Terrain, das praktisch kein Land braucht, weil es unterirdisch verbaut wird.

Stefan Nünlist (FDP). Im Namen der FDP. Die Liberalen-Fraktion danke ich Urs Huber für die kritischen Fragen und dem Regierungsrat für die gute Beantwortung. Im Auftrag der Swisscom bin ich seit vielen Jahren im Start-up Cargo Sous Terrain tätig und auch im Verwaltungsrat. Ich lege meine Interessen offen, auch wenn ich keine Tantiemen aus diesem Mandat erhalte. Die Grundidee von Cargo Sous Terrain besteht darin, Güter in ein grosses unterirdisches Lager zu geben, sie dort zu transportieren und in den Zentren intelligent und umweltfreundlich zu verteilen, und zwar zum richtigen Zeitpunkt, in der richtigen Menge und am richtigen Ort, um so die Ver- und Entsorgung sicherzustellen. Warum engagieren sich Unternehmen wie Migros, Coop, Post, SBB, Reederei Rhenus, Zürcher Kantonalbanken, SAP, diverse Logistikunternehmungen und Swisscom bei einem solchen Projekt? Dafür gibt es unterschiedliche Gründe. Zum einen leben wir in einem Land mit 42'000 Quadratkilometern. Davon sind 7% Siedlungsraum, das heisst bebauter und wirtschaftlich genutzter Raum. Wenn man das prognostizierte Bevölkerungswachstum anschaut - wir gehen in Richtung einer 10 Millionen-Schweiz - müssen wir nach neuen Lösungen suchen, wenn wir nicht immer mehr Natur- und Kulturlächen beanspruchen wollen. Das Gebot der Stunde heisst verdichten, in den Siedlungsräumen höher bauen und die Logistik wenn immer möglich unter den Boden verlegen. Das ist der erste Grund. Der zweite Grund ist die Veränderung der Nachfrage des Kunden nach Gütern. Die Vielfalt an Gütern hat sehr stark zugenommen. Denken Sie beispielsweise an die Biervielfalt. Heute wollen wir Güter in Kleinmengen und zwar möglichst schnell. Als Konsumenten und Konsumentinnen sind wir nicht mehr bereit zu warten. Der dritte Grund ist der, dass sich die ganze Logistik - die Produktion und die Lagerbewirtschaftung - in den letzten Jahren stark verändert hat. Sie wurde zentralisiert. Im besten Fall hat man heute noch eine Produktionsstätte und eine Lagerstätte, von wo aus man entsprechend verteilen muss. So hatte beispielsweise Coop vor wenigen Jahrzehnten noch diverse regionale Bäckereien. Heute gibt es in Schaffisheim noch eine Coop-Bäckerei in der Schweiz. Diese stellt Teiglinge her und friert sie ein. Danach werden die Teiglinge in die Filialen geliefert, wo sie fertig gebacken werden. So wird heute produziert. Der vierte Grund ist, dass die heutige Logistik über Schiene und Strassen an ihre Grenzen stösst. Der Güterschienenverkehr hat einen Vorteil bei grossen Tonnagen und längeren Distanzen von über 100 Kilometern. Hier ist er unschlagbar. Kleinmengen über kürzere Distanzen zu transportieren, lohnt sich per Eisenbahn aber nicht. Der Lastwagen steckt im Stau und es macht heute wirklich keinen Sinn mehr, mit einem 40-Tonner in ein Stadtzentrum zu fahren. Viel besser ist es, wenn man die Güter am Stadtrand auf kleinere, umweltfreundliche Transporteinheiten umlädt und sie dann, wenn sie gebraucht werden, in die Filialen oder zum Endkunden ausliefert. Aufgrund von knappem Boden geht der Trend entsprechend hin zu viel kleineren Verkaufslokalen in den grossen Städten und zu möglichst kleinen Lagern. Das Lager ist heute das Regal und es stehen nicht mehr unzähligen Paletten in einem Geschäft in der Innenstadt. Cargo Sous Terrain richtet sich nicht gegen eine Branche oder gegen die Schiene oder die Strasse, sondern es will die heutigen Infrastrukturen sinnvoll ergänzen und entlasten. Cargo Sous Terrain ist ein innovatives Projekt, das uns als Kanton fordert. Wir haben als Kanton Aufgaben - hier gehe ich mit meinen Vorsprechern einig - wir können aber stark von diesem Projekt profitieren. So gesehen ist es sehr wichtig, dass wir im Kantonsrat über das Projekt reden und diskutieren. Vielleicht hätte Urs Huber einen anderen Titel als Aufwand und Probleme verwenden können. Er hätte von Chancen sprechen können. Der Kanton Solothurn ist ein zentraler Brückenkanton und er hat sich in den letzten Jahrzehnten zum Logistikherz der Schweiz mit Tausenden von Arbeitsplätzen entwickelt. So können wir Cargo Sous Terrain als Chance für unseren Kanton sehen, das wir als Projekt kritisch, aber mit Offenheit mitgestalten können. Mit Cargo Sous Terrain kann sich unser Kanton weltweit als Vorreiter einer nachhaltigen Logis-

tik 2.0 positionieren. Die Logistik der Zukunft sind nicht Lagerhallen mit grossem Kulturlandverschleiss und Männern mit dicken Oberarmen, die schwere Paletten hin- und herschieben. Logistik 2.0 ist Informatik, Anlagenbau und qualifizierte Arbeitsplätze. Die Chancen nutzen heisst, unter Einbezug der Wirtschaftsinformatik der Fachhochschule Olten und zusammen mit den in der Region anwesenden Unternehmen, wie SBB Cargo, die den Sitz in Olten haben, mit Migros, Coop, Bell, Post, Swisscom oder Cargo Sous Terrain, eine Clusterlogistik zu schaffen und die nachhaltige Zukunft der Logistik in diesem Cluster vorzudenken und zu gestalten. Anders als es die Interpellation suggeriert, sind keine öffentlichen Gelder tangiert. Das Projekt wird bis zur Erteilung der Baubewilligung im Umfang von 100 Millionen Franken durch Private gesichert. Das ist eine der Bedingungen, die bei Cargo Sous Terrain so vorgesehen ist. Ich teile die Meinung von Urs Huber betreffend der Medien nicht. In den Medien findet durchaus eine differenzierte Betrachtung statt. Dass Nils Planzer eine andere Meinung hat, möge ihm verziehen sein - er sieht hier einen gewissen Wettbewerb. Es werden kritische Fragen gestellt und auch die Hausaufgaben für dieses Projekt sind klar. Wie gesagt handelt es sich um ein Start-up, es ist ein innovatives Projekt und es gibt noch sehr viel zu tun. Zum Projektstand kann ich sagen, dass sich das Cargo Sous Terrain-Gesetz im Moment in der parlamentarischen Debatte befindet. Dort werden alle Fragen beantwortet, die Urs Huber aufgeworfen hat. Der Ständerat hat grünes Licht gegeben. Gestern wurde es in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates behandelt. Ich denke, dass das Geschäft in der Herbst- oder Wintersession in den Nationalrat kommt. Die Geschäftsstelle von Cargo Sous Terrain hat rund zehn Mitarbeitende und befindet sich in Olten. Die Arbeiten schreiten gut voran. Das Teilprojekt City Logistik ist bereits als Pilotbetrieb am Markt. Eine ökologische Gesamtbilanz des Projekts inklusive Bau liegt vor. Dort wird ausgewiesen, dass jede auf dem Cargo Sous Terrain-Netz transportierte Tonne viel weniger CO₂ ausstösst als auf allen anderen Infrastrukturen. Selbstverständlich wird den Themen Ökologie und Grundwasser grösste Beachtung geschenkt. Das ist eine Herausforderung, wir sind aber an der Arbeit. Die Standortevaluation von Cargo Sous Terrain findet im Dialog mit den kantonalen und zunehmend auch mit den kommunalen Stellen statt. Selbstverständlich koordiniert Cargo Sous Terrain die Planung mit den bestehenden Logistikanlagen im Raum Gäu, die zum Teil sehr grossflächig sind. Natürlich sind alle Logistikanlagen an das Schienen- und Strassennetz angebunden, denn die Versorgung passiert in der Phase 1 über das Schienen- und Strassennetz. Wenn alles plangemäss vorstättengeht, werden wir die erste Etappe von Cargo Sous Terrain im Jahr 2031 in Betrieb nehmen. Das ist die Verbindung Gäu-Zürich. Urs Huber, sicher auch dann noch aktiver Kantonsrat, werden wir gerne zur Einweihungsfeier einladen (*Heiterkeit im Saal*). Der Regierungsrat nutzt die Beantwortung der Interpellation, um nochmals auf eine Differenz mit dem Bund hinzuweisen. Der Kanton Solothurn wollte, dass der Bund mehr Verantwortung in der Festlegung des Standorts von Cargo Sous Terrain übernimmt. Der Bundesrat, die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz sowie die Mehrheit der Kantone haben das anders gesehen. Es bringt dem Regierungsrat nichts, damit zu hadern. Vielmehr möchten wir den Regierungsrat bitten, das Projekt wie bis anhin beherzt und mutig zu begleiten. Ich möchte mit meinen Ausführungen damit schliessen, das Gespräch mit Cargo Sous Terrain zu suchen. Von Seiten des Verwaltungsrats und der Geschäftsstelle sind wir sehr gerne und jederzeit bereit, mit Ihnen in den Dialog zu treten, Fragen zu beantworten und Inputs entgegenzunehmen.

Thomas Lüthi (glp). Ich versuche, meine Redezeit nicht ganz so sehr auszuschöpfen wie mein Vorredner. Stellen Sie sich vor, dass sich ein privat finanziertes Gütertransportinfrastrukturprojekt anschickt, einen wichtigen Beitrag zu einem emissionsarmen und bodenschonenden Gütertransport im stark belasteten Mittelland zu leisten. Diese Idee, die auf der Digitalisierung und Innovation der Wirtschaft beruht und grösstmögliche Rücksicht auf den Energieverbrauch und die ökologischen Auswirkungen nimmt, ist dermassen gut, dass wir von der glp-Fraktion sie nur unterstützen können. Selbstverständlich verstehen wir auch die Sorgen und Ängste, die ein solches Projekt auslösen können. Geplante Hubs, die in den bisher schon durch die Logistik arg gebeutelten Regionen geplant sind, schüren zudem sicher auch berechtigte Befürchtungen und Ängste. Genau hier muss unser Kanton aber helfen, Lösungen für die betroffenen Gemeinden und Regionen zu suchen, nicht zuletzt natürlich auch für die Bevölkerung in diesen Regionen. Das Projekt bietet auch Chancen und Möglichkeiten, den strassengebundenen Logistikverkehr zu reduzieren. Nun meint man - und das hat man aus dem Votum des Interpellanten herausgehört - aus den Antworten des Regierungsrats einen kritischen Unterton herauszulesen. Die glp-Fraktion ruft den Regierungsrat aber dazu auf, sich aktiv und mit deutlich mehr Enthusiasmus für das Projekt einzusetzen. Es geht nicht darum, die Aufgaben in einem Schwarzpeterspiel zwischen Bund und Kanton hin- und herzuschieben. Es geht darum, die Chancen zu packen und die Initianten beim Vortreiben der entsprechenden Prozesse nach bestem Wissen und Gewissen zu unterstützen. Wir danken Urs Huber für die gestellten Fragen und für die Möglichkeit, das Thema hier im Rat zu debattieren.

Fabian Gloor (CVP). Es wurde bereits mehrmals gesagt, dass Cargo Sous Terrain eine grosse Chance ist - eine Chance für weniger Verkehr, weniger Lärm, weniger Emissionen, eine durchgängigere Logistik und eine bessere Versorgung. Wir als Kanton Solothurn sind besonders davon betroffen. Der erste Standort, die erste Strecke kommt ins Gäu. Das ist bereits ziemlich sicher. Auch das kann durchaus eine Chance sein, denn wie man an der Wirtschaftsgeschichte sieht, war ein Handelsort oder ein Ort, an dem Güter verkehren, immer auch gleichbedeutend mit Wohlstand und Wohlstandentwicklung. Trotzdem müssen auch die kritischen Punkte des Projekts erwähnt und weiterverfolgt werden. Die Gäuer und Gäuerinnen sind bereits heute stark vom Verkehr, vom Stau, vom Lärm und von den Emissionen belastet. Auch die Sicherheit der Schulwege ist in den Dörfern im Gäu ein grosses Thema. Mit Cargo Sous Terrain dürfte das noch zunehmen, vor allem weil der Verkehr rund um die Hub-Standorte intensiv zunehmen dürfte. Damit würde sich auch die Last, die das Gäu als Versorgungsvalley der Schweiz trägt, nochmals erhöhen. Deshalb überrascht es wohl nicht, dass die eine oder andere Stimme aus der Region laut wurde und eine Entschädigung oder flankierende Massnahmen verlangt hat. Nur mit genügend Sicherheit, auch finanzieller Sicherheit, und flankierenden Massnahmen kann das Gäu das zukunftssträchtige Projekt von Cargo Sous Terrain mittragen. Hier ist der Kanton zusammen mit den Gemeinden aufgefordert, diese Interessen entsprechend zu vertreten. Das Gäu ist der dynamischste Wirtschaftsraum im Kanton Solothurn. Dieser Raum soll in Zukunft aber nicht nur durch Logistik und Versorgung geprägt sein, sondern es soll auch eine Weiterentwicklung für mehr Wertschöpfung möglich sein. Ich bitte den Regierungsrat, diesen Weg zu unterstützen und auch entsprechend voranzutreiben.

Johanna Bartholdi (FDP). Cargo Sous Terrain - utopisch oder visionär? Cargo Sous Terrain - Fluch oder Segen? Die Absicht von Cargo Sous Terrain, in der Region Gäu-Niederbipp drei Hubs zu erstellen, stösst im Gäu und in der Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu grundsätzlich auf Zustimmung. Damit wird die Erwartung verbunden, eine Entlastung der Verkehrswege oder zumindest eine Bremswirkung der Verkehrszunahme zu erreichen. Bereits heute stossen die Strassen und die Schienen an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine nochmalige Erweiterung dieser Infrastrukturen ist kaum mehr möglich. Cargo Sous Terrain kann als neue dritte Säule der Warenverteilung die Antwort auf unsere Verkehrsprobleme sein. Es braucht diese dritte Säule, damit die Region Gäu-Niederbipp wirklich entlastet wird. Mit der Realisierung von Cargo Sous Terrain würde es zudem zu einer Verlagerung von CO₂-lastigem Verkehr zu einem CO₂-neutraleren Verkehr kommen. Gemäss aktuellem Stand entstehen die Hubs bei bestehenden Logistikunternehmungen, womit kaum unüberbautes Land beansprucht wird. Sorgen macht uns jedoch die im Bericht zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport erwähnte Sogwirkung des Hubs. Diese wird sich entsprechend negativ auswirken, solange die Region Gäu-Niederbipp Anfang und Ende von Cargo Sous Terrain bleibt. Auch nicht unproblematisch sehen wir die allfällige Beeinträchtigung des Grundwassers. Bei einer konkreten Planung müsste unmissverständlich nachgewiesen werden, dass eine Beeinträchtigung des Ab- und Zuflusses des Grundwassers ausgeschlossen wird. Es gilt somit, vor einer Realisierung alle möglichen Auswirkungen auf die bestehenden Infrastrukturen abzuklären und entsprechende Lösungen aufzuzeigen, das sowohl für die Zeit während des Baus wie auch nach der Inbetriebnahme. Die Region Gäu beginnt sich zunehmend gegen die ihr zugewiesene Rolle als Logistikvalley der Schweiz zu wehren, was ich aber nicht als Logistikbashing verstanden haben möchte. Die Region Gäu-Niederbipp ist sich nämlich absolut bewusst, dass sie wegen ihrer geografischen Lage für die Warenverteilung geradezu prädestiniert ist, heute aber mit einem wachsenden Selbstbewusstsein. Wenn ihr diese Aufgabe jedoch zum Wohl der ganzen Schweiz zugeteilt wird, darf sie auch eine finanzielle Abgeltung verlangen, und zwar für die ganze Region und nicht nur für die Standortgemeinden der Hubs. Es darf auch nicht ausgeblendet werden, ob das Konsumverhalten von uns allen - der Online-Handel lässt grüssen und die Erwartung der Kunden, alles in kürzester Zeit verfügbar zu haben, ein solches Projekt überhaupt vorantreiben. Aus den Antworten des Regierungsrats geht eine grosse Skepsis hervor, womit wir wieder auf die eingangs gestellten Fragen zurückkommen. Der Kanton steht hier zusammen mit den betroffenen Regionen in der Pflicht, entsprechende Bedingungen und Auflagen zu machen, damit eine geordnete Realisierung möglich ist. Der Kanton muss die Koordination übernehmen. Das Projekt aber bereits zum heutigen Zeitpunkt zu verhindern, könnte dazu führen, dass wir in einigen Jahren von einer verpassten Chance reden werden. Wir müssen den Mut haben, einen Pflock einzuschlagen. Wenn wir es jetzt ablehnen, in die Zukunft zu schauen und wir uns so weigern, die Möglichkeiten einer realisierbaren Vision zu sehen, werden wir den aktuellen Trends wie einem Schatten nachjagen. Cargo Sous Terrain ist keine Vision, sondern ein innovatives Projekt, eine Chance für den Kanton Solothurn und für die direkt betroffene Region Gäu-Niederbipp.

Marianne Wyss (SP). Cargo Sous Terrain ist die Verkehrsproblemlösung. Das haben wir gehört und mir ist es ein wenig wie auf einer Werbefahrt vorgekommen. Eine Alternative zur Warenbeförderung ist

wirklich eine verlockende Idee. Aber die Umweltverträglichkeit spielt dabei trotz sous terrain eine grosse Rolle dabei. Der Sprecher der Grünen Fraktion hat es erwähnt. Wurden die Bedenken bezüglich des Wassers wirklich geäussert? Es wurde einige Male angedeutet und ich hoffe, dass das Wasser tatsächlich im Vordergrund steht. Die natürliche Grundwasserressource ist der Grundwasserstrom von Oensingen nach Olten-Gäu, also der Dünnern-Gäu-Kanal. Es heisst, dass das Wasser bis jetzt keinerlei bakteriellen Verunreinigung aufweist. Deshalb können wir das Wasser einfach aus der Leitung trinken. Aus Sicht der Wasserversorgung gibt es aber doch noch drei Punkte, die als kritisch erachtet werden müssen. In Bezug auf die Hygiene sind die Trinkwasserversorger im Dünnern-Gäu-Gebiet unter der Leitung des Kantons zusammen mit den Landwirten im grössten Nitratprojekt der Schweiz dabei, die Verunreinigung durch die Landwirtschaft zu beseitigen. Seit 20 Jahren werden gemeinsam enorme Anstrengungen unternommen, um den Nitratwert zu minimieren. Das Trinkwasser aus diesem Grundwasser weist ein mittleres Alter von 20 Jahren auf. So sind die Erfolge noch bescheiden. Die Nitratwerte in Olten konnten gemäss den Trinkwasserversorgern leicht gesenkt werden. Die anderen Werte sind aber nach wie vor auf hohem Niveau. Aus diesem Grund muss sehr darauf geachtet werden, dass keine Verunreinigungen ins Grundwasser gelangen, weil diese länger als 20 Jahre im Grundwasser verbleiben. Vor dem Bau von Cargo Sous Terrain muss nachgewiesen werden, dass es nicht möglich ist, dass Verunreinigungen in das Wasser gelangen. Weiter spielt auch die Temperatur eine Rolle. Das Trinkwasser muss nicht nur der geforderten Qualität entsprechen, sondern es soll auch erfrischend sein. Das Trinkwasser sollte etwa 15 Grad Celsius aufweisen. Durch den Klimawandel wird bereits eine erhöhte Wassertemperatur festgestellt. Diese Tendenz dürfte durch das Einbringen von Wärmeenergie angeheizt werden. Die Folgen einer Erwärmung des Trinkwassers sind nicht abzuschätzen. Die negativen Auswirkungen auf das Trinkwasser bleiben für lange Zeit erhalten. Aufbereitungs- und Kühlanlagen, die bis jetzt nicht nötig waren, müssen die nachfolgenden Generationen mit dem Wasserpreis zahlen. Aus diesem Grund müsste die Tunneltemperatur unter der des Grundwassers liegen und diese beträgt zurzeit etwa 12,5 Grad Celsius. Weiter gibt es die Strömungsbeeinflussung. Durch den Bau eines neuen wasserundurchlässigen Bauwerks im Grundwasserstrom wird die Strömung verändert. Es ist ungeklärt, welche Auswirkungen das auf das Grundwasser hat. Mit dem Grundwasser Dünnern-Gäu werden rund 60'000 Konsumenten und Konsumentinnen mit einer ausgezeichneten Qualität in Bezug auf die bakterielle Verunreinigung beliefert. Eine ganze Region bezieht das Trinkwasser aus diesem Grundwasser. Das soll auch für kommende Generationen so bleiben. Die Auswirkungen des Projekts Cargo Sous Terrain auf das Grundwasser im Dünnern-Gäu-Gebiet müssen hinreichend untersucht und mit äusserster Sorgfalt behandelt werden. Johanna Bartholdi hat das ebenfalls erwähnt. Die Trinkwasserversorgung ist ein Lebenselixier, die man nicht so schnell wiedergutmachen kann. «Tragen Sie Sorge» hiess es heute am Parlamentarierfrühstück. Mir scheint, dass wir das wirklich ernst nehmen müssen.

Urs Huber (SP). Ich habe jetzt ein echtes Problem. Stefan Nünlist hat gesagt, dass er mich im Jahr 2031 einladen wird. Eigentlich wollte ich im Jahr 2030 zurücktreten (*Heiterkeit im Saal*). Ich muss meine Lebensplanung also nochmals überdenken. Ich muss mich aber auch nochmals zur Debatte äussern. Ich bin nicht der Ansicht, dass das Projekt jetzt gestoppt und nicht mehr diskutiert werden soll. Ich war aber schon immer der Meinung, dass es noch nie genützt hat, wenn man ein Projekt nur durch die rosarote Brille betrachtet. Ich denke, dass es hier im Saal Personen gibt, die zu rosarot unterwegs sind. Wenn alle Vorteile wie weniger Lärm, weniger Energie usw., die von Stefan Nünlist und anderen erwähnt wurden, eintreffen, werde ich nie wieder etwas gegen dieses Projekt sagen. Im Moment bin ich aber noch der ungläubige Urs.

Sandra Kolly (Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements). Die Meinungen zu Cargo Sous Terrain gehen auseinander, das haben wir auch jetzt wieder gehört. Die Einen denken, dass es die grosse Zukunft ist. Sie sind euphorisch und sehen die Chance, dass wir unseren Kanton auch einmal national in den Fokus rücken könnten. Andere wiederum sehen das Projekt sehr kritisch. Auch ich habe das Interview mit Nils Planzer gelesen und ich weiss, dass auch Ängste vorhanden sind, weil private Investoren im grossen Stil planen und anrichten und wir am Schluss vielleicht trotzdem eine sogenannte Planungsruine haben, für die der Steuerzahler aufkommen muss. Wie gesagt gehen die Meinungen auseinander und man traut dem Ganzen noch nicht. Man hat im Moment das Gefühl, dass es fast zu futuristisch ist. Nichtsdestotrotz ist der Kanton an der Arbeit. Wir haben aufgeführt, was wir bis jetzt gemacht haben und was auf uns zukommt, wenn das Gesetz durchkommt. Das Gesetz sieht vor, dass die Kantone dafür zuständig sind, Cargo Sous Terrain in den Richtplänen festzulegen und die relevanten planungs- und umweltrechtlichen Abklärungen für die Machbarkeit von konkreten Projekten zu tätigen und zu überprüfen. Der heutige Stand ist der, dass der Ständerat das Gesetz mit 39 Stimmen bei keiner Enthaltung verabschiedet hat. Der Nationalrat hat das Geschäft für den 20. September 2021 traktandiert, wenn ich

es richtig gesehen habe. Ich gehe davon aus, dass Urs Huber Roberto Zanetti und Franziska Roth gesagt hat, was sie machen müssen. Auch ich werde mich mit unseren nationalen Parlamentariern besprechen. Wenn Urs Huber sagt, dass eine nationale Debatte stattfinden muss, kann man das zwar fordern, wir müssen das unseren Parlamentariern aber auch mitgeben. Stand heute sind im Raum Gäu erste Etappen mit mehreren Hub-Standorten geplant. Im Gespräch sind die Migros Neuendorf, die Post Härkingen und die Region Rickenbach-Wangen in der Nähe des Coop. Wir wirken nun wirklich darauf hin, dass wir von den Verantwortlichen von Cargo Sous Terrain konkrete Zahlen erhalten. Damit meine ich vor allem Zahlen in Bezug auf den Verkehr. Wir gehen davon aus, dass es am Anfang mehr Verkehr geben wird. Bevor wir mit den Gemeinden zusammen weitergehen, müssen wir wissen, wovon wir sprechen. Ein wichtiges Thema ist das Grundwasser, das Marianne Wyss angesprochen hat. Es muss sicher sein, dass hier nichts passieren kann. Das ist selbstverständlich und darüber sind wir uns wohl alle einig. Wenn das Projekt wirklich realisiert wird, müssen wir die Hub-Standorte im kantonalen Richtplan festlegen. Aber ich wiederhole, dass wir das nicht einfach so machen würden, sondern dass das im Einvernehmen mit den Gemeinden geschehen und auf konkreten Zahlen basieren muss. Alles andere wäre gegen Windmühlen gekämpft. Die Abstützung muss breit vorhanden sein. Der Kanton sagt nicht einfach, dass er das Projekt nicht will. Wir wollen aber wissen, welche die Auswirkungen sind. Ich möchte betonen, dass der Kanton das Heft wirklich in der Hand behalten will. Wenn wir nichts machen und keine Festlegungen im Richtplan machen würden, wäre es gemäss Gesetz sogar möglich, dass uns der Bund übersteuern kann. Das wollen wir sicher nicht, sondern wir wollen soweit als möglich selber mitbestimmen können. Wir werden das Projekt selbstverständlich weiterverfolgen und mit den Verantwortlichen und den Gemeinden das Gespräch suchen.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Der Interpellant hat sich als teilweise befriedigt geäußert und wir kommen zum nächsten Geschäft.

I 0242/2020

Interpellation Stephanie Ritschard (SVP, Riedholz): Veröffentlichung der Portraits von freigelassenen Sexualstraftätern, Opferrechte vor Täterrechten

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 9. Dezember 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 25. Januar 2021:

1. *Vorstosstext:* In letzter Zeit ereigneten sich schweizweit, aber auch im Kanton Solothurn, Verbrechen, welche von verurteilten und vorzeitig freigelassenen Sexualstraftätern begangen wurden. Es sind Wege und Mittel zu finden, diese Folgeverbrechen zu verhindern und die Bevölkerung – junge Frauen und Kinder – durch präventive Informationen vor schrecklichen Wiederholungstaten zu schützen. Wenn der Gesetzgeber nicht fähig ist, unsere Kinder zu schützen, so soll die Bevölkerung wenigstens die Möglichkeit haben, sich präventiv selbst zu schützen. Hier gilt die Devise Opferschutz vor Täterschutz! In einigen US-amerikanischen Bundesstaaten publizieren die Behörden die Portraits und Wohn-adressen freigelassener Sexualstraftäter unter Angabe der begangenen Sexualstraftaten sowie der Dauer der Freiheitsstrafe. In einigen Ländern werden Register von den Sexualstraftätern veröffentlicht. Es werden sogar Auflagen geltend gemacht, dass Sexualstraftäter nicht in der Nähe von Schulen, Kindertagesstätten und familienreichen Quartieren wohnen dürfen. Registrierte Sexualstraftäter dürfen sich demnach nicht für Facebook oder andere Social-Media-Plattformen anmelden oder diese nutzen. Es geht schliesslich um die Sicherheit der Bürger und Bürgerinnen und um die Frage, wie effektiv unser Rechtssystem noch ist. In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist es dem Kanton Solothurn rechtlich und technisch möglich, die Portraits freigelassener Sexualstraftäter via Internet oder einer App zu veröffentlichen?
2. Wenn nicht: Welche rechtlichen Bestimmungen stehen einer solchen Veröffentlichung entgegen?
3. Kann der Kanton Solothurn kantonale Rechtsgrundlagen für ein öffentliches Register der freigelassenen Sexualstraftäter erlassen?
4. Ist der Schutz der körperlichen und sexuellen Integrität der Bevölkerung vor allem junger Frauen und Kinder nicht höher zu gewichten als der Schutz der Persönlichkeit verurteilter Sexualstraftäter?

5. Steht die Veröffentlichung der Namen und Wohnadressen verurteilter Sexualstraftäter einer erfolgreichen Resozialisierung der Straftäter entgegen?

2. *Begründung:* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Vorbemerkungen:* Die Einführung von Datenbanken verurteilter Sexualstraftatpersonen wurde auf nationaler Ebene bereits mehrfach in verschiedenen Zusammenhängen politisch diskutiert (vgl. Motion 08.3033 NR N. Rickli vom 5. März 2008: «Schaffung eines nationalen Registers für vorbestrafte Pädophile»; Interpellation 08.3462 NR N. Rickli vom 16. September 2008: «Register für Pädophile, Sexualstraftäter und Gewaltstraftäter»; Volksinitiative [im Sammelstatus gescheitert] «Schweizerisches Zentralregister für die Beurteilung von Sexual- und Gewaltstraftätern» vom 29. April 2014, BBl 2015 7717). Der vorliegende Vorstoss hat die Einführung eines öffentlich einsehbaren Registers verurteilter Sexualstraftatpersonen zum Gegenstand. Öffentlich zugängliche Register verurteilter Straftatpersonen sind vor allem in den Vereinigten Staaten von Amerika bekannt und in den 1990er Jahren in zahlreichen Bundesstaaten aus ursprünglich lediglich den Ermittlungsbehörden zugänglichen Datenbanken entstanden. Seit 2005 wird eine entsprechende Datenbank auf nationaler Ebene geführt (National Sex Offender Public Website). Polen hat Anfang 2018 ein entsprechendes Register eingeführt, in welchem verurteilte Sexualstraftatpersonen aufgeführt sind, unabhängig davon, ob sich diese noch in Haft befinden oder nicht. Das Schweizerische Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (StGB; SR.311.0) führt unter dem fünften Titel dreizehn Straftatbestände gegen die sexuelle Integrität auf (von der Übertretung, z.B. der sexuellen Belästigung, bis zum Verbrechen, z.B. der Vergewaltigung). Das Schweizerische Strafgesetzbuch sieht als mögliche Sanktionen für strafbare Handlungen gegen die sexuelle Integrität Strafen und Massnahmen vor. Bei Strafen steht der Schuldausgleich im Vordergrund. Strafen sind endlich. Von Gesetzes wegen ist vorgesehen, dass bei Verbüssung von zwei Dritteln der zu vollziehenden Freiheitsstrafe in der Regel eine bedingte Entlassung zu erfolgen hat. Für den Strafrest wird eine Probezeit festgelegt, die sich an der Dauer des Strafrests orientiert. Hat sich die aus dem Freiheitsentzug bedingt entlassene Person während der Probezeit bewährt, wird sie nach Ablauf der Probezeit endgültig entlassen. Konnte die verurteilte Person aufgrund einer ungünstigen Rückfallprognose nicht vor Ablauf der gesamten Strafdauer bedingt entlassen werden, erfolgt die endgültige Entlassung am Tag, an dem die Freiheitsstrafe endet.

Ist eine Strafe allein nicht geeignet, der Gefahr weiterer Straftaten der Tatperson wirksam zu begegnen, hat das Gericht eine Massnahme auszusprechen, wenn bei der verurteilten Person ein Behandlungsbedürfnis besteht oder die öffentliche Sicherheit dies erfordert. Neben den hierfür im Vordergrund stehenden therapeutischen und sichernden (Verwahrung) Massnahmen sieht das Schweizerische Strafgesetzbuch auch sogenannte «andere Massnahmen» (Art. 66 ff. StGB) vor. Nebst der Friedensbürgschaft, der Landesverweisung, dem Tätigkeits-, Kontakt- und Rayonverbot und anderen Massnahmen sieht das Strafgesetzbuch auch die Veröffentlichung des Urteils (Art. 68 StGB) vor. Ist die Veröffentlichung eines Strafurteils im konkreten Einzelfall im öffentlichen Interesse, im Interesse des Verletzten oder des Antragsberechtigten geboten, so ordnet sie das Gericht auf Kosten des Verurteilten an. Die Veröffentlichung beschränkt sich dabei auf das Urteil. Die Publikation weitergehender Informationen wie z.B. eines Portraits der verurteilten Person ist nach der genannten gesetzlichen Grundlage nicht vorgesehen. Aufgrund der Unschuldsvermutung (Art. 11 Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten vom 4. November 1950 [EMRK; SR 0.101], Art. 32 Abs. 1 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV; SR 101], Art. 10 Schweizerische Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 [Strafprozessordnung, StPO; SR 312.0]) steht bis zur Rechtskraft eines Gerichtsurteils nicht fest, ob es sich bei einer beschuldigten Person um eine Sexualstraftatperson handelt. Die Registrierung von einer Straftat beschuldigten und rechtskräftig verurteilten Personen ist bundesrechtlich geregelt und erfolgt im zentralen, vollautomatisierten Strafregister (VOSTRA). Dieses Strafregister wird durch das Bundesamt für Justiz geführt und enthält besonders schützenswerte Personendaten und Persönlichkeitsprofile (Art. 365 StGB). Die zur Bearbeitung der besonders schützenswerten Personendaten zuständigen sowie die einsichtsberechtigten Behörden sind bundesrechtlich festgelegt (Art. 367 StGB). Das Einsichtsrecht privater Personen ist insofern limitiert, als dass jede Person einen Privat- oder Sonderprivatauszug nur über sich einholen kann (Art. 371 f. StGB).

3.2 *Zu den Fragen*

3.2.1 *Zu Frage 1: Ist es dem Kanton Solothurn rechtlich und technisch möglich, die Portraits freigelassener Sexualstraftäter via Internet oder einer App zu veröffentlichen?* Es besteht keine bundes- oder kantonrechtliche Grundlage zur systematischen Publikation von Portraits freigelassener Sexualstraftatpersonen.

3.2.2 *Zu Frage 2: Wenn nicht: Welche rechtlichen Bestimmungen stehen einer solchen Veröffentlichung entgegen?* Bei den im Vorstosstext genannten Daten verurteilter Sexualstraftatpersonen handelt es sich um besonders schützenswerte Personendaten im Sinne der Datenschutzgesetzgebung des Bundes (Art.

3 Abs. 2 Bst. c Bundesgesetz über den Datenschutz vom 19. Juni 1992 [DSG; SR 235.1]) und des Kantons Solothurn (§ 15 Abs. 2 Informations- und Datenschutzgesetz vom 21. Februar 2001 [InfoDG; BGS 114.1]). Die Veröffentlichung besonders schützenswerter Personendaten stellt einen Grundrechtseingriff dar. Die Bundesverfassung garantiert unter anderem das Recht auf Achtung der Privatsphäre (Art. 13 BV), das Recht auf persönliche Freiheit (Art. 10 BV) und die Niederlassungsfreiheit (Art. 24 BV). Die direkte oder indirekte Einschränkung dieser verfassungsmässigen Grundrechte bedarf einer gesetzlichen Grundlage (Art. 36 Abs. 1 BV), muss durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt (Art. 36 Abs. 2 BV) und verhältnismässig, also geeignet, erforderlich und angemessen (Art. 36 Abs. 3 BV) sein. Für die Veröffentlichung der im Vorstosstext genannten Daten wäre daher eine formell-gesetzliche Grundlage der hierfür verfassungsmässig zuständigen Gebietskörperschaft erforderlich.

3.2.3 Zu Frage 3: Kann der Kanton Solothurn kantonale Rechtsgrundlagen für ein öffentliches Register der freigelassenen Sexualstraftäter erlassen? Die Gesetzgebung auf dem Gebiet des Strafrechts und des Strafprozessrechts ist Sache des Bundes (Art. 123 Abs. 1 BV). Das Sanktionensystem des Schweizerischen Strafgesetzbuches ist – abgesehen vom gesetzlichen Vorbehalt im Bereich des Übertretungsstrafrechts (Art. 335 StGB) – weitgehend abschliessend bundesrechtlich geregelt. Soweit der Veröffentlichung von besonders schützenswerten Personendaten «freigelassener» Sexualstraftatpersonen Strafcharakter zukommt, besteht ausserhalb von Art. 68 StGB also kein Raum für kantonale Vorschriften. Vielmehr steht das zuständige Gericht in der Pflicht, zusammen mit dem Urteil über die Schuld ein solches über die Sanktionen und die weiteren Folgen zu fällen (Art. 351 StPO). Der Umstand, dass die Veröffentlichung von Urteilen nach Art. 68 StGB im konkreten Einzelfall nur angeordnet werden kann, wenn sie im öffentlichen Interesse geboten erscheint, verdeutlicht, dass für eine systematische Veröffentlichung der Namen, der Wohn- und Arbeitsorte, der Portraits oder weiterer besonders schützenswerter Daten aller wegen einer Sexualstraftat verurteilter Personen von Bundesrechts wegen kein Raum verbleibt. Auch strafprozessual besteht über die bundesrechtlich normierte Gerichtsöffentlichkeit (Art. 30 BV; Art. 74 StPO) hinaus kein kantonrechtlicher Spielraum. Im Übrigen liesse sich ein mit der systematischen Publikation von Identität, Wohnadresse, Arbeitsort, Straftat und Portrait aller verurteilter Sexualstraftatpersonen zusammenhängender Grundrechtseingriff selbst bei gegebenem gesetzgeberischem Spielraum inhaltlich nicht rechtfertigen.

3.2.4 Zu Frage 4: Ist der Schutz der körperlichen und sexuellen Integrität der Bevölkerung vor allem junger Frauen und Kinder nicht höher zu gewichten als der Schutz der Persönlichkeit verurteilter Sexualstraftäter? Straftaten gegen die sexuelle Integrität können gravierende Auswirkungen auf die physische und psychische Integrität der Opfer zeitigen und die psychische und sexuelle Entwicklung von Kindern schwer beeinträchtigen. Das verfassungsmässige Recht auf körperliche und geistige Unversehrtheit (Art. 10 Abs. 2 BV) verdient grösstmöglichen Schutz. Einschränkungen anderer Grundrechte wie der Privatsphäre lassen sich durch den Schutz von Grundrechten Dritter grundsätzlich rechtfertigen. Wir sind der Auffassung, dass die öffentliche Sicherheit unter anderem durch ein ausgewogenes Verhältnis von Repression und effektiver Prävention gewährleistet werden soll. So wurden zum Beispiel im Bereich des kantonalen Gewaltpräventionsprogramms entsprechende Akzente gesetzt und im Rahmen von Gesetzesanpassungen rechtliche Grundlagen für stärkere präventive Elemente geschaffen. Zu nennen sind dabei insbesondere die verdeckte Fahndung gemäss der am 29. November 2020 vom Volk angenommenen Revision des Gesetzes über die Kantonspolizei vom 23. September 1990 (KapoG; BGS 511.11) sowie die im Rahmen der Teilrevision des Gesetzes über den Justizvollzug vom 13. November 2013 (JUVG; BSG 311.11) vorgesehene Möglichkeit, im Umfeld von verurteilten Straftatpersonen befindliche und potenziell gefährdete Personen bei behördlich erkanntem Risiko niederschwellig über die Gefährdungslage informieren zu können. Bei sämtlichen zusätzlichen präventiven Elementen wurde darauf geachtet, dass die Grundrechtseingriffe im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sind. Die verschiedenen sicherheitspräventiven Elemente sind zwar geeignet, die öffentliche Sicherheit und den Schutz Dritter zu erhöhen. Selbst in ihrer Gesamtheit lässt sich eine absolute Sicherheit jedoch nicht realisieren. Im Vordergrund steht die Frage, ob die Veröffentlichung von Personendaten verurteilter Sexualstraftatpersonen überhaupt verhältnismässig im verfassungsrechtlichen Sinne, also erforderlich, geeignet und angemessen ist, um die körperliche und sexuelle Integrität potenzieller Opfer zu schützen. Die Frage nach der Eignung verlangt nach weiteren Spezifikationen. Welche Tatpersonengruppe, welche Straftaten, welche besonders schützenswerten Personendaten sollen publiziert werden und welche präventiv wirkenden Schlüsse lassen sich aus diesen Informationen ziehen. Folgende Gründe lassen Zweifel an der Eignung eines solchen Registers aufkommen: Erstens ist ein Eintrag im vorgeschlagenen öffentlichen Register aufgrund der Unschuldsvermutung erst nach erfolgter gerichtlicher Verurteilung denkbar. Zweitens ist gerade im Bereich der Sexualdelinquenz von einer nicht unbedeutenden Dunkelziffer, also behördlich nicht bekannten Straftaten, auszugehen. Darüber hinaus wird der weitaus überwiegende

Teil der den Strafverfolgungsbehörden bekannten Sexualstraftatpersonen von sog. Ersttatpersonen, also nicht einschlägig vorbestraften Personen begangen. Dem Schrifttum und der polizeilichen Kriminalitätsstatistik kann entnommen werden, dass ein ganz überwiegender Teil der Täterschaft von sexuellen Handlungen mit Kindern aus dem sozialen Nahraum und hierbei zur Hälfte gar aus den eigenen familiären Strukturen der Opfer stammt. Damit ist die Wahrscheinlichkeit, Opfer einer nicht öffentlich registrierten Sexualstraftatperson zu werden ungleich grösser, als der vermeintlich präventive Effekt des geforderten Registers.

Untersuchungen zur einschlägigen Rückfallrate aus Deutschland lassen zudem den Schluss zu, dass die Rückfallhäufigkeit bei sexueller Gewalt und Kindesmissbrauch deutlich tiefer liegt, als bis anhin angenommen (vgl. auch Bericht der ständerätlichen Kommission für Rechtsfragen vom 7. September 2010 zu Motion 08.3033, S. 3). Gemäss aktuellem Wissensstand ist es zwar zutreffend, dass eine einschlägige Vorstrafe die Rückfallrate deutlich erhöht. Die therapeutische Behandlung von Sexualstraftatpersonen hat gemäss bisherigen Erkenntnissen auch einen positiven Einfluss auf die Rückfallrate. Es lassen sich zwar ungünstige Prädiktoren in der Beurteilung der Rückfälligkeit statistisch begründen. Die Rückfallprognose bleibt aber ausgesprochen individuell. Eine pauschale Definition des in ein öffentliches Register aufzunehmenden Tatpersonenkreises ist damit nicht geeignet, eine allfällige Wiederholungstat zu verhindern. Es ergibt sich weiter aufgrund des heutigen kriminologischen Kenntnisstandes nicht von selbst, welche Sexualstraftaten zur Registrierungspflicht führen müssten. Sollten beispielsweise auch Bussen wegen sexueller Belästigung oder bedingte Geldstrafen wegen Exhibitionismus zur Registrierung führen? Oder sollten lediglich Sexualstraftaten erfasst werden, die bereits die Intensität eines Anlassdeliktes nach Art. 64 StGB (Verwahrung) erreichen? Stellt man beispielsweise auf die ausgesprochene Strafdauer ab, kann es sein, dass eine Sexualstraftatperson, gegen welche zufolge Schuldunfähigkeit keine Strafe, sondern «lediglich» eine therapeutische Massnahme angeordnet wurde, nicht im Register erscheint. Sollten auch zu einer therapeutischen Massnahme verurteilte Personen erfasst werden, ist es gemäss heutigem Wissensstand gerade möglich, dass damit erst recht jene Sexualstraftatpersonen erfasst werden, bei welchen das Rückfallrisiko aufgrund einer erfolgreichen Therapie deutlich gesenkt werden konnte. Damit läuft ein öffentliches Register zusätzlich Gefahr, deutlich zu viele und die falschen Sexualstraftatpersonen zu erfassen. Bezüglich den zu erfassenden Daten stellen sich ebenfalls zahlreiche Fragen. Soll nur der Wohn- oder auch der Arbeitsort registriert werden (vgl. zu den Auswirkungen auf die Wiedereingliederungen die Ausführungen zu Frage 5)? Wenn der Arbeitsort registriert werden soll, soll auch der Ort, an welchem die Freizeit verbracht wird oder bei Vereinsmitgliedschaften der Ort des Vereinssitzes registriert werden? Ohne detaillierte Fallkenntnis und forensisch-kriminologisches Fachwissen lässt sich auch mit einer grossen Dichte an besonders schützenswerten Personendaten nur wenig über die Rückfallgefährlichkeit der registrierten Personen ableiten. Es stellt sich weiter auch die Frage, ob das Sicherheitsempfinden mit dem Wissen, dass eine wegen Sexualstraftaten verurteilte Person in der Nachbarschaft wohnt oder im Restaurant, am Schalter oder im Büro nebenan arbeitet, gesteigert wird oder ob dieses Wissen nicht doch erst recht zu einer Verunsicherung führt. Die Kommission für Rechtsfragen des Ständerates äusserte sich mit Bericht vom 7. September 2010 (a.a.O.) wie folgt dazu: «Solche Datenbanken vermitteln bloss eine Scheinsicherheit, weil sie nur die bereits verurteilten Täter erfassen. Dass eine Person nicht verzeichnet ist, heisst nicht, dass sie keine Sexualstraftaten an Kindern begehen wird. Jede frei zugängliche Registrierung birgt die Gefahr, dass die öffentliche Aufmerksamkeit gerade von den nichtverurteilten, potenziellen Tätern weggelenkt wird. Solche Personen sind unter Umständen gefährlicher als bereits verurteilte Personen, bei denen die angeordnete therapeutische Massnahme erfolgreich war und denen daher eine günstige Prognose gestellt werden konnte» (S. 3). Ein kantonaler Alleingang in dieser Frage bringt nichts. Erst recht nicht unter Berücksichtigung der besonderen geographischen Lage des Kantons Solothurn. In einem kantonalen Register nicht erfasst werden könnten nämlich sämtliche ausserkantonale verurteilten Sexualstraftatpersonen, die sich im Kanton Solothurn aufhalten, arbeiten oder erst nach der Verurteilung in den Kanton Solothurn gezogen sind. Des Weiteren ist auch unklar, nach welchen Kriterien die Dauer für die Registrierung im öffentlichen Register festgelegt werden sollte. Schliesslich ist US-amerikanischen Untersuchungen zur spezialpräventiven Wirksamkeit öffentlicher Register von verurteilten Sexualstraftatpersonen zu entnehmen, dass die Einführung solcher Register die spezifischen Rückfallraten nicht beeinflusst hat. Zusammenfassend erscheint das systematische Veröffentlichen von besonders schützenswerten Personendaten verurteilter Sexualstraftatpersonen ungeeignet, weitere (Sexual-)Straftaten wirksam zu verhindern. Hingegen erachten wir die systematische Nutzung der bereits vorhandenen präventiven Massnahmen im Zusammenhang mit besonders vulnerablen Opfergruppen (Kinder, abhängige oder bedürftige Personen) wie die regelmässige (Über-)Prüfung von Privat- und Sonder-Privatauszügen aus dem Strafregister von im Bereich der Bildung, Betreuung, Pflege oder Vereinstätigkeit tätigen Personen als geeignete Präventionsmassnahme.

3.2.5 Zu Frage 5: Steht die Veröffentlichung der Namen und Wohnadressen verurteilter Sexualstraftäter einer erfolgreichen Resozialisierung der Straftäter entgegen? Der Justizvollzug hat das soziale Verhalten der verurteilten Personen zu fördern, insbesondere die Fähigkeit, straffrei zu leben (Art. 75 StGB). Der Justizvollzugauftrag ist die (Wieder-)Eingliederung von Straftatpersonen in die Gesellschaft. Berücksichtigt werden dabei die Ressourcen der verurteilten Person wie auch die von ihren Verhaltensweisen ausgehenden Risiken. Eine undifferenzierte systematische Veröffentlichung von Personendaten verurteilter Personen wirkt bei Wiedereingliederungsbemühungen (Wohnung, Arbeitsplatz, Freizeitgestaltung, soziales Umfeld, etc.) hemmend und kann diesen gar zuwiderlaufen. In den USA sind als negative Folgen (vom sog. «Megan's Law») Arbeitsplatzverlust, Obdachlosigkeit bis hin zu Selbstjustiz mit Todesfolge beschrieben. Die öffentliche Zugänglichkeit entsprechender Register führt damit zu einer dem Integrationsgedanken der schweizerischen Gesetzgebung diametral zuwiderlaufenden Separation oder gar Isolation. Die therapeutische Erreichbarkeit von Sexualstraftatpersonen hängt – abgesehen von den kognitiven Fähigkeiten – entscheidend von der intrinsischen Motivation ab. Aufgrund der mit dem geforderten Register geschaffenen Öffentlichkeit verlieren die verurteilten Sexualstraftatpersonen ihre sozialintegrativen Perspektiven und damit schlussendlich auch ihre Therapiebereitschaft. Im Ergebnis kann das öffentliche Register verurteilter Sexualstraftatpersonen damit sogar die öffentliche Sicherheit gefährden. Dem sozialen Empfangsraum oder dem sozialen Umfeld einer Straftatperson kommt bei den Wiedereingliederungsbemühungen sehr grosse Bedeutung zu. Eine Stigmatisierung durch das öffentliche Register kann auch negative Folgen auf das soziale Umfeld, insbesondere Familienangehörige der verurteilten Person haben. Zu denken ist an eigene Kinder in der Schule mit dem Nachnamen und der Wohnadresse der online abrufbaren Sexualstraftatperson oder deren Ehepartnerin bzw. –partner oder Eltern an ihrem jeweiligen Arbeitsplatz. Zudem können die Publikation von Straftatperson und Tathergang unter gewissen Konstellationen dem Opferschutz gar zuwiderlaufen, indem die veröffentlichten Informationen Rückschlüsse auf die Identität des Opfers erlauben. Es ist davon auszugehen, dass die systematische Veröffentlichung von besonders schützenswerten Personendaten und Portraits von freigelassenen Sexualstraftatpersonen der Verbesserung der individuellen Legalprognose und damit der beabsichtigten Erhöhung der öffentlichen Sicherheit diametral entgegenwirkt.

Stephanie Ritschard (SVP). Der Regierungsrat schreibt in der Antwort auf meine Interpellation, dass bei Strafen der Schuldausgleich im Vordergrund steht und Strafen grundsätzlich endlich sein sollten. Das mag für kleine und mittlere Delikte sinnvoll sein. Letztlich ist es aber eine Hauptaufgabe des Staats, für Sicherheit zu sorgen. Unglaublich ist diese Argumentation aber beim Thema Probezeit und Bewährung. Probezeiten und dergleichen mögen bei kleineren und mittleren Delikten vielleicht sogar sinnvoll und angebracht sein. Wenn jemand ein Dokument fälscht oder leichtsinnig handelt, kann ich mir vorstellen, dass man diesen Personen mit der Probezeit die Möglichkeit gibt zu zeigen, dass sie etwas gelernt haben und solche Verbrechen und Vergehen nicht mehr erlauben. Das Risiko ist hier definitiv gering und die Sicherheit ist nicht tangiert. Hier reden wir aber über sexuelle Gewalt. Ist es wirklich sinnvoll, einem Sexualstraftäter eine Probezeit zu gewähren, in der er oder sie zeigen kann, dass er oder sie keine sexuellen Verbrechen mehr begehen will? In unserem Justizsystem fehlt klar das Element Risikoanalyse und Sicherheit. Hier verstehe ich sowie auch die Opfer den überhöhten Täterschutz definitiv nicht. Ich verstehe aber auch den überhöhten Datenschutz nicht. Dieser sollte letztlich die Menschen und nicht die Daten per se schützen. Das Schutzkriterium, das Sicherheitskriterium, muss hier überwiegen, wenn es einen Konflikt gibt. Das ist bei sexueller Gewalt ganz bestimmt der Fall. Der Schutz von möglichen und leider oftmals wahrscheinlichen Opfern muss oberste Priorität haben. Bei solch schrecklichen Verbrechen ist der Schaden zu gross und die Folgen sind für die Opfer zu unumkehrbar und zu langfristig. Hier muss dringend ein Umdenken stattfinden. In diesem Bereich brauchen wir mehr Opferschutz statt Täterschutz. Die Sicherheit muss hier ganz klar an oberster Stelle stehen. Eine Randnotiz: Es gibt neuerdings eine App, die uns sagt, ob wir in der Nähe einer Person sind, die Corona hat. Wie steht es denn hier mit dem Datenschutz? Es geht also doch. Niemand darf oder soll aber wissen, ob er oder sie in der Nähe eines Sexualstraftäters, eines Pädophilen, ist. Das ist doch dekadent. Gemäss Aussage des Regierungsrats müssen die besonders schützenswerten Personendaten von Sexualstraftätern unbedingt geschützt werden. So steht es in der Antwort geschrieben und so gebe ich es weiter. Das ist einfach himmeltraurig.

Anna Engeler (Grüne). Ich habe nicht damit gerechnet, dass ich zusammen mit Stephanie Ritschard hier hinten eingesperrt sein werde, als ich das Votum geschrieben habe. Ich hoffe aber, dass wir unsere politischen Differenzen weiterhin sportlich nehmen können. Ich wusste nicht so richtig, wo ich beginnen soll, denn diese Interpellation hat mich auf vielen verschiedenen Ebenen getriggert. Wahrscheinlich war das auch das Ziel der Interpellantin. Trotzdem möchte ich auf einige Punkte eingehen, bei denen Stephanie Ritschard schlicht von falschen Tatsachen ausgeht oder bei denen die in der Interpellation ver-

steckten Forderungen brandgefährlich sind. Ich hoffe, dass es sich bei der ersten Frage, ob unser Rechtssystem eine solche Veröffentlichung von schützenswerten Daten zulässt, um eine Suggestivfrage handelt. Falls dem nicht so ist, so hat es sicher auch in der SVP-Fraktion den einen oder anderen Anwalt, der erklären kann, was unser Rechtssystem zu recht zulässt oder eben nicht. Ein freigelassener Täter hat seine Bestrafung abgeleistet und wir haben bereits heute die Möglichkeit, Täter mit ungünstiger Rückfallprognose über die Verwahrung weiterhin im Massnahmenvollzug zu behalten. Auch Berufsverbote und strengere Überprüfungen von Personen, die mit Kindern und Jugendlichen arbeiten, sind möglich. Wir kennen aber keine generelle und zeitlich unbegrenzte Nachbestrafung. Den Pranger auf dem Dorfplatz haben wir aus gutem Grund im Mittelalter zurückgelassen. Zumindest habe ich das gedacht. Man kann über das Zeitalter des Mittelalters einiges sagen, aber dass es aufgrund der öffentlichen Zurschaustellung von Straftätern eine besonders sichere Zeit gewesen ist, habe ich noch nie gehört. Wir sind sehr froh, dass der Regierungsrat eine sehr dezidierte, ablehnende Stellung eingenommen hat sowohl was den rechtlichen Spielraum anbelangt als auch was die Eignung eines öffentlichen Registers zur Verhinderung von künftigen Straftaten anbelangt. Er hat deutlich aufgezeigt, dass weder auf kantonaler noch auf Bundesebene ein solcher Spielraum besteht. Ein derartiges Register würde wesentliche Grundrechte massiv einschränken und es besteht auch kein öffentliches Interesse, das solche Einschränkungen rechtfertigen würde. Für uns viel wichtiger ist aber die Aussage des Regierungsrats, dass ein solches Register nicht nur keine geeignete Massnahme zur Verhinderung von Straftaten ist, sondern potentiell sogar kontraproduktiv ist. So kann es den Blick auf bereits bekannte Personen lenken und damit weg von potentiellen Tätern im unmittelbaren Umfeld. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass man sich der Fakten bewusst ist. Gerade im Bereich von sexuellen Übergriffen bei Kindern ist das Problem nämlich nicht, dass man den Täter nicht kennt - im Gegenteil. Über 90% der Täter kommen aus dem direkten Umfeld der Kinder, vielfach sogar aus der eigenen Familie und sind somit bekannt. Weil Kinder, die solche traumatische Erfahrungen machen, sich sehr oft psychisch abspalten, um überhaupt ein einigermaßen normales Leben weiterführen zu können, könnte ein solcher Online-Pranger psychologisch sogar zu Retraumatisierungen führen. Viel wichtiger ist es, hier den Opfern jegliche mögliche psychologische Unterstützung zukommenzulassen, auch dann, wenn sie erst nach Jahren oder sogar Jahrzehnten bereit sind, sich mit dem traumatischen Erlebnis auseinanderzusetzen. Das wirkt nicht zuletzt auch präventiv. Studien zeigen immer wieder, dass überdurchschnittlich viele Täter selber Opfer von Gewalt respektive von sexualisierter Gewalt waren. Auch bei Sexualdelikten im Erwachsenenalter ist eine Mehrheit der Täter bekannt. Statt die Täter an den Pranger zu stellen, müssen wir daran arbeiten, die Dunkelziffer der Delikte zu reduzieren. Wieso trauen sich so viele Opfer - in der Regel Frauen - nicht, den Täter anzuzeigen? Auch heute sind die Scham und die Angst - neudeutsch victim blaming oder etwas holperig auf Deutsch Opferbeschuldigung - so weit verbreitet, dass sich nur ein kleiner Teil der Opfer überhaupt traut, ihren Aggressor anzuzeigen. Hier müssen wir beim Opfer- vor Täterschutz ansetzen. Wir müssen den Opfern Glauben schenken und sie nicht im Rahmen der Strafverfolgung noch weiter traumatisieren und mitverantwortlich machen, indem man beispielsweise die Frage nach der Rocklänge stellt oder sie sogar als Nestbeschmutzer an den Pranger stellt, wenn der Täter aus dem persönlichen Umfeld kommt und vielleicht ein gern gesehener Gast am Stammtisch ist. Abschliessend möchte ich eine Aussage aus der Kommission für Rechtsfragen des Ständerats aufgreifen. Diese hat festgestellt, dass öffentliche Datenbanken mit dem einseitigen Fokus auf bereits verurteilte Täter eine Scheinsicherheit vermitteln und davon ablenken, dass die Gefahr durch Ersttäter aus dem eigenen Umfeld ungleich grösser ist. Zusammenfassend danken wir dem Regierungsrat für seine ausführliche Beantwortung und der klaren Distanzierung von einem Täterregister, gerade aus Überlegungen des Opferschutzes.

Nadine Vögeli (SP), I. Vizepräsidentin. Diese Interpellation ist eine Interpellation, zu der man sehr viel sagen könnte. Man wüsste gar nicht, wo anfangen und wo aufhören. Man kann aber auch einfach gar nichts dazu sagen. Wir haben uns entschieden, nichts zu sagen, weil die Redezeit nicht reichen würde, um all das zu sagen, was wir zu diesem Geschäft zu sagen hätten.

Sarah Schreiber (CVP). Wir werden einige Sätze zu dieser Interpellation sagen, sie gehen aber in die gleiche Richtung wie die meiner Vorrednerin. Wir begrüssen die ausführliche Antwort des Regierungsrats ebenfalls. Er hätte es sich auch einfach machen können, weil die Gesetzgebung auf dem Gebiet des Strafrechts und des Strafprozessrechts Sache des Bundes ist. Der Kanton ist zwar Gesetzgeber im Bereich des Strafvollzugs und der Prävention. Die Veröffentlichung von Daten über verurteilte Sexualstraftäter gehört aber nicht zum Vollzug. Wie wir gehört haben, sind Strafen endlich und ein solches Register wäre auch klar keine Massnahme zugunsten der Verbrechensverhinderung, so wie es die Interpellation suggeriert. Es wäre vielmehr eine Stigmatisierung ohne Nutzen. Wir haben die Probleme bereits gehört und ich möchte nicht alle wiederholen. Die meisten Sexualstraftaten werden von Ersttätern begangen.

Es gibt eine grosse Dunkelziffer an Vergehen und Verbrechen, die so nicht eingedämmt werden kann und es führt vielmehr zu einer Scheinsicherheit. Zusammengefasst danken wir dem Regierungsrat für seine umfassenden Antworten und stimmen diesen zu.

Johanna Bartholdi (FDP). Die Interpellation von Stephanie Ritschard trifft eindeutig den Nerv der Bevölkerung. Als prangererprobte Person habe ich auch ein gewisses Verständnis für das Anliegen, das als Hilfeschierei interpretiert werden kann. Zudem gibt es auch Länder wie Polen, China und die USA, in denen die Veröffentlichung von Portrait, Name und Adresse von Sexualstraftätern auf Regierungswebseiten gang und gäbe ist. Die FDP. Die Liberalen-Fraktion teilt aber die Meinung des Regierungsrats, dass für die Veröffentlichung von Portraits von freigelassenen Sexualstraftätern nicht nur die bundes- oder kantonsrechtlichen Grundlagen fehlen, sondern dass diesem Begehren auch das Prinzip, dass die Strafen endlich sind, entgegensteht und eine Veröffentlichung von Portraits der Resozialisierung nur schaden würde. Es besteht die Gefahr von Selbstjustiz. Deshalb ist der vorgeschlagene Weg der falsche. Uns allen ist der Schutz von Kindern sehr wichtig. Um Opfer vor sexuellen Übergriffen wirkungsvoll zu schützen, muss der Fokus deshalb auf die Prävention als gesamtgesellschaftliche Aufgabe gelegt werden. Das muss auf verschiedenen Ebenen passieren, beginnend in den Familien, Schulen, Institutionen und Freizeitorganisationen. Eine konsequente Strafverfolgung wird aber selbstverständlich vorausgesetzt. Wenn wir schon die Rechtsstaatlichkeit von gewissen Ländern hinterfragen oder sogar anzweifeln, sollten wir es ihnen nicht leicht tun. Zum Schluss ein Zitat aus dem 19. Jahrhundert: «Schläge und Prügel machen die Menschheit nicht besser. Aus dem Blute der Hingerichteten erhebt sich nicht der Phönix einer besseren Menschlichkeit.»

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Die Interpellantin hat mitgeteilt, dass sie nicht befriedigt ist.

I 0252/2020

Interpellation fraktionsübergreifend: Künftige Entwicklung der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW)

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 15. Dezember 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 23. Februar 2021:

1. Vorstosstext: Die Fachhochschule Nordwestschweiz hat sich in den vergangenen Jahren gut entwickelt. In den letzten zehn Jahren ist die Anzahl der Studierenden von 8'172 (2009) auf 12'646 (2019) um 55 Prozent gestiegen. Gleichzeitig stieg die Anzahl Stellen um 41 Prozent, der finanzielle Aufwand und Ertrag um 27 Prozent respektive 28 Prozent und die Beiträge der vier Trägerkantone von 212,6 Millionen Franken auf 242,8 Millionen Franken um 14 Prozent. Heute bietet die FHNW 29 Bachelor-Studiengänge und 18 Master-Studiengänge an. In der anwendungsorientierten Forschung und Entwicklung werden 1'261 Projekte mit Praxispartnern mit Drittmitteln von 59,0 Millionen Franken und einem Deckungsgrad direkte Kosten von 79 Prozent bearbeitet. Mit der Zustimmung zum neuen Leistungsauftrag an die Fachhochschule Nordwestschweiz hat der Kantonsrat für die Jahre 2021–2024 einen Verpflichtungskredit von 151'256'000 Franken bewilligt. Aufgrund der angespannten Finanzlage in den kommenden Jahren stellen sich für die künftige finanzielle und inhaltliche Entwicklung der Fachhochschule Nordwestschweiz folgende Fragen:

1. Soll das Wachstum der FHNW fortgeführt werden oder gibt es Alternativen zur Wachstumsstrategie?
2. Wie könnte eine Alternative zur Wachstumsstrategie resp. eine nachhaltige Entwicklung der FHNW aussehen?
3. Was sind die Kostentreiber der FHNW?
4. Ist der Regierungsrat bereit, mit den anderen Trägerkantonen nach Lösungen zu suchen, um das Kostenwachstum zu bremsen?
5. Sind die ökonomischen und gesellschaftlichen Effekte der FHNW auf den Trägerkanton Solothurn bekannt? Falls nein, wäre der Regierungsrat bereit, diese Effekte näher zu untersuchen?
6. Der Kanton Solothurn beschäftigt sich mit der Realisierung der zweiten Ausbau-Etappe der Fachhochschule Nordwestschweiz am Standort Olten. Gibt es bereits Pläne, welche Hochschulen in den neuen Gebäuden beheimatet werden und welche Studiengänge angeboten werden sollen?

7. Wie steht der Regierungsrat zur Idee, dass in den neuen Gebäuden in Olten Studiengänge angeboten werden, welche insbesondere für den Wirtschaftskanton Solothurn wichtig sind, wie z.B. Logistik und Digitalisierung?
8. Wie steht der Regierungsrat zur Idee, in den neuen Gebäuden in Olten einen Weiterbildungshub für den Bildungsraum Nordwestschweiz mit Strahlkraft in die ganze Schweiz aufzubauen?
9. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass der Hauptsitz der Hochschule für Wirtschaft unbedingt am Standort Olten bleiben muss und dieser sogar gestärkt werden soll?
10. Auf welche Hochschulen und Studiengänge würde der Regierungsrat am Standort Olten verzichten, um die Hochschule für Wirtschaft mit neuen Themen und Studiengängen zu stärken?

2. *Begründung:* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Vorbemerkungen:* Gemäss § 21 Absatz 1 des Staatsvertrages zwischen den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn über die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) vom 9./10. November 2004 (Staatsvertrag FHNW; BGS 415.219) trägt der Fachhochschulrat die strategische Führungsverantwortung und übt die Aufsicht über die FHNW aus. Die FHNW hat sich 2016 mit den «Strategischen Leitlinien 2025» und der «Strategie FHNW 2025» neu ausgerichtet.

3.2 *Zu den Fragen*

3.2.1 *Zu Frage 1: Soll das Wachstum der FHNW fortgeführt werden oder gibt es Alternativen zur Wachstumsstrategie?* Das wachsende Potenzial an studierfähigen und –willigen Studierenden einerseits und das verbreiterte Angebot an berufsbegleitenden Studiengängen andererseits führten bei der FHNW zu einem Anstieg der Studierenden von 8'172 im Jahr 2009 auf 13'545 im Jahr 2019. In diesem Sinne ist die Entwicklung der Studierenden an der FHNW seit 2009 absolut gesehen positiv. Im Vergleich zur Entwicklung der gesamten Fachhochschullandschaft relativiert sich hingegen das Wachstum der FHNW. Werden ausschliesslich die eigentlichen Fachhochschul-Fachbereiche der FHNW betrachtet und die Pädagogische Hochschule FHNW (PH) als mehrkantonal finanzierte Hochschule ohne Bundessubventionen ausser Acht gelassen, so lässt sich Folgendes feststellen:

In den Jahren 2009 bis 2012 verzeichnete die FHNW ein deutlich unterdurchschnittliches Wachstum (Basis SBFJ Reporting, FTE bzw. Vollzeitäquivalent). Mit kumulierten 1,7 % über drei Jahre entwickelte sich die FHNW gegenüber den anderen Fachhochschulen (plus 8,4 %) kaum. Erst ab dem Jahr 2013 zeigt die FHNW kumuliert mit 4,2 % über diese sieben Jahre eine insgesamt bessere Entwicklung als die anderen Fachhochschulen (plus 3,1 %). Insgesamt ist die FHNW bei den FTE seit 2009 bis 2019 um 3,6 % gewachsen und bleibt damit nach wie vor unter dem Durchschnitt der anderen Fachhochschulen (plus 5,2 %).

Betrachtet man zudem die letzten Jahre (2017–2019), zu denen auch Daten der anderen Fachhochschulen der Schweiz vorliegen, entwickelt sich die Zahl der Neueintritte an der FHNW deutlich unter dem Schweizer Durchschnitt.

Veränderung gegenüber Vorjahr in % (gemäss BFS-Definition, welche den erstmaligen Eintritt in das FH-System zeigt und von den FHNW Definitionen leicht abweicht).	2017	2018	2019
Neueintritte FHNW	-0,8 %	-2 %	0,7 %
Neueintritte CH (FH und PH)	1,5 %	2,2 %	1,0 %

Die FHNW verfolgt schon seit mehreren Jahren keine explizite Wachstumsstrategie. Obwohl das Bundesamt für Statistik (BFS) für die nächsten vier Jahre ein Wachstum des Studierendenpotenzials von 6,5 % prognostiziert, rechnet die FHNW in ihrer Planung für die nächsten vier Jahre lediglich mit einem Wachstum von 3,5 % (durchschnittlich 0,9 % / Jahr). Wenn die Prognosen des BFS eintreffen, wird die FHNW damit einen Rückgang ihres Marktanteils erfahren und der Anteil der Studierenden aus der Nordwestschweiz, die an einer anderen Fachhochschule der Schweiz studieren, wird zunehmen. Für diese Studierenden müssten die Trägerkantone Beiträge gemäss der Interkantonalen Fachhochschulvereinbarung vom 12.5.2003 (FHV) entrichten. Um das Wachstum der Studierendenzahlen an der FHNW zu begrenzen, hat die FHNW an vier ihrer neun Hochschulen eine ständige Begrenzung der Studienplätze verfügt (Hochschule für Soziale Arbeit FHNW, Hochschule für Angewandte Psychologie FHNW, Hochschule für Gestaltung und Kunst FHNW, Hochschule für Musik FHNW). Im Volksschulbereich der Trägerkantone herrscht nach wie vor ein grosser Mangel an Lehrpersonen. Die FHNW wird darum von den Trägerkantonen angehalten, die Zahl der Studierenden an der PH FHNW stark zu erhöhen. Die Hochschule für Wirtschaft FHNW, die Hochschule für Technik FHNW, die Hochschule für Life Sciences und die Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik FHNW sind angehalten, mit dem Markt zu wachsen und

keine Marktanteile zu verlieren. Es ist weiterhin von grösster Bedeutung, dass die FHNW den Unternehmen in der Nordwestschweiz möglichst viele der nachgefragten, bestens qualifizierten Fachhochschul-Absolventinnen und -Absolventen zur Verfügung stellt. Wie bereits ausgeführt, verfolgt die FHNW keine explizite Wachstumsstrategie. Ein Wachstum bei den Studierendenzahlen ist zudem kein Selbstzweck – es geht letztlich um den Kernauftrag der FHNW und ihren Beitrag zum nachhaltigen Erfolg der Berufsbildung und insbesondere der regionalen Wirtschaft.

3.2.2 Zu Frage 2: Wie könnte eine Alternative zur Wachstumsstrategie resp. eine nachhaltige Entwicklung der FHNW aussehen? Die FHNW verfolgt, wie unter Frage 1 erläutert, keine explizite Wachstumsstrategie. Die FHNW setzt auf Qualität. Ihr Ziel ist es, erste Wahl für potenzielle Studierende aus der Nordwestschweiz zu sein und keine Marktanteile zu verlieren. Die Neueintretenden kommen hauptsächlich aus der Nordwestschweiz. Das Ausbildungsangebot der FHNW mit 29 Bachelor- und 18 Master-Studiengängen ist seit der Gründung im Jahr 2006 stabil. Die Zunahme der Studierendenzahl in den bestehenden Gefässen führte zu einer besseren Auslastung der Angebote und zu einer Senkung der Kosten pro Studierende bzw. Studierenden um 7,8 % seit 2009 (2009: 29'825 Franken, 2019: 27'512 Franken). Kann die FHNW nicht wie beabsichtigt ein minimales Wachstum erzielen, wird dies negative Auswirkungen auf die Ausbildungskosten je Studierende bzw. Studierenden haben. Verliert die FHNW gar Marktanteile, so verliert die FHNW Anteile an den Grundbeiträgen des Bundes. Zudem ist davon auszugehen, dass der Anteil an Studierenden aus der Nordwestschweiz, die ihr Studium an einer anderen Hochschule absolvieren, zunehmen wird, was wiederum zusätzliche Kosten für die Trägerkantone zur Folge hat (FHV-Beiträge). Eine Alternative zur eingeschlagenen Strategie der FHNW würde folglich Kosten auslösen, auf welche weder die FHNW noch die vier Trägerkantone Einfluss nehmen könnten.

3.2.3 Zu Frage 3: Was sind die Kostentreiber der FHNW? Zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit der FHNW genügt es nicht, ausschliesslich die Kostenfrage zu stellen. Die Mitarbeitenden der FHNW generieren im vierfachen Leistungsauftrag jährlich Millionen an Drittmitteln. Die FHNW konnte diese Drittmittel in den letzten vier Jahren steigern (2016: 220 Millionen Fr., 2017: 233 Millionen Fr., 2018: 237 Millionen Fr., 2019: 240 Millionen Fr.). Der Selbstfinanzierungsgrad (Gesamtertrag ohne Trägerbeiträge in Prozent der Gesamtkosten) konnte von 48 % im Jahre 2009 auf rund 51% gesteigert und auf diesem hohen Niveau gehalten werden (2019: 51,2 %). Ein um 3 %-Punkte höherer Finanzierungsgrad entspricht zusätzlich gedeckten Kosten von 14 Millionen Franken pro Jahr. Wichtigster Kostenfaktor mit einem Anteil von rund 75 % aller Kosten sind die Personalkosten. Die FHNW setzt ihre Ressourcen gezielt und unternehmerisch ein und ist bestrebt, ihren Auftrag mit einem schlanken Personalbestand zu bestreiten. Im erweiterten Leistungsauftrag (Weiterbildung, Forschung und Dienstleistungen) refinanziert die FHNW in der Regel Neueinstellungen mittels zusätzlicher Drittmittel. Neueinstellungen in den Leistungsbereichen Weiterbildung, Forschung und Dienstleistungen erfolgen i.d.R. in Abhängigkeit des Auftragseinganges. Im Durchschnitt decken die erzielten Erträge im erweiterten Leistungsauftrag die direkten Kosten (und damit auch die Lohnkosten) vollumfänglich. Nebst den zusätzlich benötigten Stellen sind die Sozialkosten (AHV, ALV, Familienzulagen, Pensionskasse und Personenversicherungen) sowie die Lohnentwicklung die wichtigsten Kostentreiber. Ein weiterer Kostentreiber ist bzw. wäre die Teuerung und die Zinsentwicklung. Bezüglich einer allfälligen Teuerung würden der FHNW die Mittel zur Finanzierung (der entsprechend gemäss GAV anfallenden generellen Lohnentwicklung) fehlen, da diese Kosten nicht im verhandelten Trägerbeitrag enthalten sind. Eine steigende Zinsentwicklung hätte mittelfristig Auswirkungen auf die Mietkosten der kantonalen Gebäude (welche in Abhängigkeit der Zinsentwicklung über einen 10-Jahresdurchschnitt jährlich neu festgelegt werden).

3.2.4 Zu Frage 4: Ist der Regierungsrat bereit, mit den anderen Trägerkantonen nach Lösungen zu suchen, um das Kostenwachstum zu bremsen? Der Regierungsausschuss FHNW (Erziehungsdirektorin und -direktoren der Trägerkantone Aargau, Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn) führt die Verhandlungen mit der FHNW zum Leistungsauftrag. Dabei strebt der Regierungsausschuss stets ein optimales Kosten-Leistungsverhältnis an. Der Trägerbeitrag des Kantons Solothurn hat sich während den letzten rund zehn Jahren moderat entwickelt: 102,8 Millionen Franken für die Leistungsauftragsperiode (LAP) 2012–2014; 112,9 Millionen Franken für die LAP 2015–2017; 112,6 Millionen Franken für die LAP 2018–2020. Der Trägerbeitrag für die sechste, neu vierjährige Leistungsauftragsperiode 2021–2024, beträgt 152,456 Millionen Franken. Gegenüber der fünften Leistungsauftragsperiode 2018–2020 nimmt der Trägerbeitrag des Kantons Solothurn um 39,905 Millionen Franken zu. Aufgrund der Entwicklung des Kernauftrags der FHNW und der strategischen Weiterentwicklung steigt dieser um 1,791 Millionen Franken. Der restliche Mehraufwand von 38,114 Millionen Franken ist auf die Verlängerung der Leistungsauftragsperiode von drei auf vier Jahre zurückzuführen. Die Interparlamentarische Kommission FHNW (IPK) wird jeweils frühzeitig in die Erarbeitung des Leistungsauftrags miteinbezogen. So wurden die Eckwerte zum Leistungsauftrag 2021–2024 bereits im Februar 2019 an einer Sitzung mit der IPK

besprochen und erst anschliessend von den Regierungen der Trägerkantone als Grundlage für die Verhandlungen mit der FHNW verabschiedet. Die Parlamente sind damit über ihre Vertretungen in der IPK jeweils früh in die Ausgestaltung des Leistungsauftrags an die FHNW involviert und können auch auf die Kostenentwicklung Einfluss nehmen.

3.2.5 Zu Frage 5: Sind die ökonomischen und gesellschaftlichen Effekte der FHNW auf den Trägerkanton Solothurn bekannt? Falls nein, wäre der Regierungsrat bereit, diese Effekte näher zu untersuchen? Die ökonomischen Effekte der FHNW auf den Kanton Solothurn lassen sich wie folgt zusammenfassen: Der Kanton Solothurn zahlt jährlich einen Globalbeitrag in der Höhe von 37,5 Millionen Franken an die FHNW. Davon abzuziehen sind Mieteinnahmen der FHNW für die Liegenschaften im Kanton in der Höhe von 8,2 Millionen Franken, die wieder in den Kanton zurückfliessen. Würden die Solothurner Studierenden, die an der FHNW immatrikuliert sind, an anderen Hochschulen ausserhalb der Nordwestschweiz studieren, müsste der Kanton FHV-Beiträge in der Höhe von 18,3 Millionen Franken pro Jahr aufwenden. Zieht man das geschätzte Steuersubstrat der über 300 Mitarbeitenden und über 900 Honorarempfangenden, die im Kanton Solothurn Steuern bezahlen (ca. 5 Millionen Franken), sowie die Konsumationen von Studierenden, Mitarbeitenden und Weiterbildungsteilnehmenden am Standort Solothurn in die Kalkulationen mit ein, ergibt sich, dass die Effekte der FHNW für den Kanton Solothurn nicht nur bildungspolitisch, sondern auch volkswirtschaftlich bzw. finanziell ausgeglichen sind.

Kt 2019	SO	Trägerbeiträge	Mietkosten (Kt)	Steuersubstrat Personalkosten Wohnort SO	FHV Äquivalenz	Ø Ausgabe StaO SO	Total
Millionen Franken		37,5	8,2 (63 %)	5,0	18,3	6,0	37,5

Darüber hinausgehende Effekte auf die Gesellschaft des Kantons Solothurn sind nicht bekannt. Um diese zu erheben müssten umfangreiche Studien in Auftrag gegeben werden, deren Nutzen ungewiss und nicht im Verhältnis zum Aufwand stehen würden.

3.2.6 Zu Frage 6: Der Kanton Solothurn beschäftigt sich mit der Realisierung der zweiten Ausbau-Etappe der Fachhochschule Nordwestschweiz am Standort Olten. Gibt es bereits Pläne, welche Hochschulen in den neuen Gebäuden beheimatet werden und welche Studiengänge angeboten werden sollen? Der Regierungsausschuss prüft fortlaufend Möglichkeiten der Standortoptimierung und Effizienzsteigerung, um die FHNW für eine erfolgreiche Zukunft zu positionieren. In diesem Sinne hat das Departement für Bildung und Kultur des Kantons Solothurn Studien in Auftrag gegeben, um die Machbarkeit eines Erweiterungsbaus auf dem Campus FHNW in Olten, in Verbindung mit einer Verschiebung des Standorts der PH FHNW in Solothurn nach Olten, zu prüfen (Bericht zum Leistungsauftrag 2021–2024, Ziff. 7.1). Ende Juli 2020 haben wir die Erklärung der FHNW, den heutigen Standort der PH von Solothurn nach Olten verlegen zu wollen, sowie die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien des Hochbauamts zur Kenntnis genommen. In der Folge wurde das Hochbauamt mit der Klärung der Finanzierungsmöglichkeiten bzw. Finanzierungsvarianten beauftragt. In der Zwischenzeit wurden die Finanzierungsmöglichkeiten durch das HBA geklärt und die Machbarkeitsprüfung abgeschlossen. Gestützt auf diese Grundlagen wird der Regierungsausschuss mit der FHNW weitere Möglichkeiten betreffend Standorte und Portfolio der FHNW prüfen, die mit einem allfälligen Erweiterungsbaus zusammenhängen.

3.2.7 Zu Frage 7: Wie steht der Regierungsrat zur Idee, dass in den neuen Gebäuden in Olten Studiengänge angeboten werden, welche insbesondere für den Wirtschaftskanton Solothurn wichtig sind, wie z.B. Logistik und Digitalisierung? Wir begrüssen die Idee und werden sie im Austausch mit dem Regierungsausschuss und der FHNW einbringen. Zu beachten ist jedoch, dass die FHNW für die Festlegung der Standorte von Studiengängen zuständig ist (Detailerläuterungen zum Staatsvertrag FHNW vom 27. Oktober/9. November 2004, § 2, S. 4).

3.2.8 Zu Frage 8: Wie steht der Regierungsrat zur Idee, in den neuen Gebäuden in Olten einen Weiterbildungshub für den Bildungsraum Nordwestschweiz mit Stahlkraft in die ganze Schweiz auszubauen? Wir begrüssen die Idee, das Weiterbildungsangebot in Olten weiter auszubauen, und werden sie im Austausch mit dem Regierungsausschuss und der FHNW ebenfalls einbringen. Gerade im kompetitiven Weiterbildungsmarkt ist die sehr gute Erreichbarkeit des Standorts Olten ein gewichtiger Wettbewerbsvorteil.

3.2.9 Zu Frage 9: Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass der Hauptsitz der Hochschule Wirtschaft unbedingt am Standort Olten bleiben muss und dieser sogar gestärkt werden soll? Wir teilen diese Einschätzung. Die Studiengänge der Hochschule für Wirtschaft FHNW (HSW) am Standort Olten sind für den Kanton Solothurn von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung. Der Hauptsitz in Olten hat sich bewährt und verfügt auch dank seiner zentralen und gut erschlossenen Lage über weiteres Entwicklungs-

potenzial. Seit der Gründung der FHNW im Jahr 2006 hat sich die Anzahl der Studierenden der HSW von 1'548 auf 3'032 Studierende nahezu verdoppelt, am Standort Olten von 466 auf 1'482 mehr als verdreifacht. Aus diesen Gründen werden wir uns dafür einsetzen, dass der Hauptsitz und die Studiengänge der HSW am Standort Olten bleiben und gestärkt werden.

3.2.10 Zu Frage 10: Auf welchen Hochschulen und Studiengängen würde der Regierungsrat am Standort Olten verzichten, um die Hochschule für Wirtschaft mit neuen Themen und Studiengänge zu stärken? Wie unter Frage 6 dargelegt, werden wir im Austausch mit dem Regierungsausschuss und der FHNW die Möglichkeiten betreffend Standorte und Portfolio prüfen.

Mathias Stricker (SP). Die Fraktion SP/Junge SP hatte dem neuen Leistungsauftrag an die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) für die Jahre 2021 bis 2024 grundsätzlich zugestimmt. Eine moderate Entwicklung, um im Wettbewerb unter den Fachhochschulen bestehen zu können, ist uns sehr wichtig. Der Kanton Solothurn muss aus wirtschaftlichen und bildungspolitischen Gründen ein grosses Interesse daran haben, die FHNW in der Deutschschweiz gut positionieren zu können. So ist es für die Fraktion SP/Junge SP auch nachvollziehbar, wenn der Regierungsrat von einer nicht expliziten Wachstumsstrategie schreibt. Ein gewünschtes Wachstum ist zwar vorhanden, im Vergleich zu anderen Fachhochschulen ist das aber zu relativieren. Die Zahlen in der Antwort des Regierungsrats zeigen das auf. Eine ständige Begrenzung von Studienplätzen an den vier genannten Hochschulen kann Sinn machen und dazu beitragen, dass eine Qualitätssteigerung möglich ist. Im Gegensatz dazu muss die Zahl der Studierenden an der Pädagogischen Hochschule (PH) stark erhöht werden. Verschiedene Programme, auch für Quereinsteiger und Quereinsteigerinnen, sind in die Wege geleitet. Das alleine wird den zunehmenden Mangel an Lehrpersonen aber nicht lösen können. Das Volksschulamt (VSA) hat im Kanton zusammen mit den Verbänden am Ende der Sommerferien eine Kampagne unter dem Namen «Einsame Klasse. Schule sucht Sie!» gestartet. Diese richtet sich in erster Linie an Wiedereinsteiger und Quereinsteigerinnen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass sich gerade bei der Rekrutierung von Lehrpersonen zeigt, dass sich der Kanton Solothurn innerhalb des Bildungsraums Nordwestschweiz, aber auch gegenüber den Kantonen Bern, Zürich und Luzern mit guten Anstellungs- und Rahmenbedingungen behaupten muss. Sparmassnahmen wären sehr kontraproduktiv. Ich hoffe, Sie haben mir diesen kleinen Ausflug erlaubt. Dass insbesondere auch die Hochschulen für Wirtschaft, Technik, Life Science, Architektur, Bau und Geomatik angehalten werden, keine Marktanteile zu verlieren, begrüssen wir, denn auch in diesem Bereich können wir mit fachlich bestens ausgebildeten Personen punkten. Der Kernauftrag der Berufsbildung und die regionale Wirtschaft werden damit gestärkt. Der Regierungsrat erwähnt, dass eine Alternativstrategie zusätzliche Kosten auslösen würde - Stichwort Anteil der Grundbeiträge des Bundes und Abwanderung von Studierenden. Für uns ist diese Antwort nachvollziehbar. Wir gehen davon aus, dass die Vertreter in der Interparlamentarischen Kommission (IPK FHNW) die Kostenentwicklung vorausschauend kritisch begutachten und entsprechend intervenieren. Wir haben diese Möglichkeit wieder beim nächsten Leistungsauftrag. Auch begrüssen wir die Idee, Studiengänge, die für den Wirtschaftskanton Solothurn wichtig sind, in den neuen Gebäuden in Olten anzubieten und den Hauptsitz der Hochschule für Wirtschaft in Olten zu stärken. In diesem Zusammenhang ist auch ein Umzug der PH von Solothurn nach Olten sorgfältig zu begutachten und abzuwägen. Die Fraktion SP/Junge SP sieht die Entwicklung der FHNW grundsätzlich positiv. Optimierungsbedarf sehen wir zusätzlich in effizienteren Abläufen innerhalb der Institute. Hier scheint uns, dass es noch gewisse Handlungsmöglichkeiten gibt.

Tamara Mühlemann Vescovi (CVP). Wir diskutieren einmal mehr die finanzielle und inhaltliche Entwicklung der FHNW. Den neuen Leistungsauftrag haben wir erst letztes Jahr genehmigt und genau diese Themen werden in der Interpellation aufgegriffen und kritisch beleuchtet. Zum Wachstum: Wie in der Beantwortung der Interpellation deutlich gemacht wird, verfolgt die FHNW, im Gegensatz zur Höheren Fachschule für Technik Mittelland AG (HFTM), tatsächlich keine explizite Wachstumsstrategie. Sie hat sogar eine ständige Begrenzung der Studienplätze an vier von ihren neun Hochschulen, unter anderem an der Hochschule für Soziale Arbeit, wo Fachhochschulen in anderen Kantonen ein starkes Wachstum verzeichnen, zumindest aktuell. Nichtsdestotrotz muss man sagen, dass die FHNW mehr oder weniger gezeichnet ist zu wachsen, damit sie in den Genuss von Bundesgeldern kommt. Darauf haben wir hier leider keinen Einfluss, für die FHNW ist es aber ein essentieller Aspekt. Ausserdem muss man auch festhalten, dass es der FHNW lange Zeit gelungen ist, die Studierendenzahlen zu steigern, ohne dass dabei die Kosten pro Kopf signifikant angestiegen sind. Leider hat sich dieses Verhältnis in den vergangenen zwei bis drei Jahren leicht negativ entwickelt. Als die Neueintritte sogar zurückgegangen sind, wurden umgehend Massnahmen eingeleitet, was von Seiten der Politik auch stark unterstützt wurde. Dadurch dass der Leistungsauftrag jetzt neu vier Jahre umfasst, bleibt erstmals mehr Zeit für die strategische Planung und die Weiterentwicklung des Portfolios als Alternative zum quantitativen Wachstum. Mit

anderen Worten: Sowohl beim Fachhochschulrat wie auch im Regierungsratsausschuss steht in den kommenden Monaten die strategische Planung im Fokus. Die geplante Portfolioerneuerung wird erst in den neuen Leistungsauftrag einfließen. Im Zusammenhang mit dem Thema der inhaltlichen nachhaltigen Entwicklung ist schliesslich auch der strategische Entwicklungsschwerpunkt Hochschullehre 2025 zu erwähnen. Dieser wurde zu Beginn der letzten Leistungsauftragsperiode operativ gestartet und hat letztlich auch massgeblich dazu beigetragen, dass die Covid-19-Krise beziehungsweise deren Auswirkungen auf die Fachhochschule bis jetzt gut bewältigt werden konnten.

Nach wie vor problematisch ist auch aus unserer Sicht - ähnlich wie vom Sprecher der Fraktion SP/Junge SP erwähnt - der angesprochene Mangel an Lehrpersonen. Dort wurden bereits neue Massnahmen ergriffen, wie sie mein Vorredner genannt hat. Wir stehen den relativ hohen Hürden für Quereinsteigende allerdings kritisch gegenüber. Wir stellen die Frage, ob die spezifische Studierfähigkeit und die Ausgestaltung der Ausbildung förderlich sind, um die richtigen Personen für den Lehrberuf zu gewinnen. Fakt ist, dass die Rahmenbedingungen attraktiv sein und den Lebensrealitäten der Personen entsprechen müssen, die man dafür gewinnen will, dass sie das Studium absolvieren und letztendlich als Quereinsteiger oder Wiedereinsteiger in den Lehrberuf einsteigen. Zu den Kostentreibern in der Frage 3: Die Personalkosten sind im gesamten Hochschulbereich erheblich. Sie machen gemäss dem Bundesamt für Statistik auf alle Schweizer Hochschulen bezogen gut zwei Drittel aller Kosten aus. Das ist enorm, man kann allerdings auch feststellen, dass diese Kosten bei der FHNW noch ein wenig höher sind. Dort machen sie drei Viertel aus und sind somit überdurchschnittlich hoch. Es ist klar, dass viele Mitarbeitende der FHNW auch dafür verantwortlich sind, dass Drittmittel generiert werden. Trotzdem stellt sich die Frage, ob nicht zu viele Mittel in die Administration und in das Personelle fließen und zu wenig in die Lehre selber. 75% erscheinen uns relativ hoch. Wir sind auch nicht ganz damit einverstanden, dass es sich bei der Entwicklung der Trägerbeiträge seit dem Jahr 2012 nur um einen moderaten Anstieg handelt, so wie es auf Seite 5 festgehalten wird. Zum Umzug: Wir nehmen diesen selbstverständlich wenig begeistert zur Kenntnis. Gleichzeitig begrüßen wir aber natürlich auch die Bemühungen des Regierungsratsausschusses, die Möglichkeiten der Standortoptimierung und der Effizienzsteigerung fortlaufend zu prüfen. Olten ist als Ausbildungsstandort wahrscheinlich wirklich attraktiver als Solothurn, unabhängig vom Campus FHNW in Olten. In diesem Sinn wurden die gestellten Fragen aus unserer Sicht gut beantwortet. Es bleibt weiterhin unsere Aufgabe, die Entwicklung der FHNW im Rahmen von unseren Möglichkeiten auch kritisch zu begleiten.

Christine Rütli (SVP). Die Zustimmung zum Leistungsauftrag für die Jahre 2021 bis 2024 und zum Verpflichtungskredit von 151,256 Millionen Franken an die FHNW hat aufgrund der angespannten Finanzlage zu denken gegeben und Fragen aufgeworfen. Da meine Vorredner bereits vieles gesagt haben, werde ich mich ein wenig kürzer halten. Wir danken dem Regierungsrat für die ausführliche Stellungnahme auf die vorliegende Interpellation. Die Fachhochschule soll weiterhin eine qualitativ gut aufgestellte Hochschule sein. Sie muss sich stark an den Bedürfnissen der Wirtschaft, Gesellschaft, Schule und Studierenden orientieren, aber nicht um jeden Preis. Durch den Zuwachs an Studierenden in den vergangenen Jahren sind auch die Kosten für die vier Trägerkantone stetig gestiegen. Die Devise, dass wir die Entwicklung der Schule konsolidieren, ist das Eine. Das steht aber auch in einem gewissen Widerspruch zum Sparauftrag der Fachhochschule und zum Bedarf an genügend Fachkräften im Wirtschafts- und Volksschulbereich. Die Fachhochschule hat mit der Strategie 2025 auf gesellschaftliche und hochschulpolitische Herausforderungen wie den digitalen Wandel und die technologische Entwicklung bereits reagiert, ebenso auf den Fachkräftemangel in bestehenden und zukünftigen Arbeitsfeldern oder auch auf neue Wettbewerbsorientierungen bei der Eigenfinanzierung der Fachhochschule. Trotzdem - nur Empfehlungen abzugeben reicht nicht. Auch die FHNW muss sparen. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg, beispielsweise durch die gezielte Sicherstellung der partnerschaftlichen Zusammenarbeit sämtlicher Trägerkantone mit dem Bildungsraum und den zweckmässigen Infrastrukturen. Man darf nicht vergessen, dass alle Standorte gleich wichtig sind. Wenn die FHNW besser wahrgenommen werden will, muss man das regionalpolitische Konkurrenzdenken überwinden. Die Fachhochschule muss innovativ und agil sein und die Leistungen dort anbieten, wo sie gebraucht werden. Die Bildung kostet viel Geld und immer mehr Geld. Deshalb muss genau hingeschaut werden, was mit den gesprochenen Geldern erreicht wird. Es muss mit Argusaugen auf die Administrationsausgaben und auf die Personal- und Finanzfragen geschaut werden. Es ist legitim, dass das Parlament konkrete Zahlen und Antworten fordern kann. Damit steigt auch die Verantwortung des Parlaments, nicht zuletzt die finanzielle. Wir wollen nicht zu Tode sparen, aber den klaren Auftrag erteilen, die gesprochenen Mittel effizient einzusetzen.

Marlene Fischer (Grüne). Die Interpellation stellt Fragen zur inhaltlichen Entwicklung und zum mutmasslich zu stark kostentreibend wirkenden Wachstum der FHNW. Wie wir gehört haben, ist das bisher an-

gestrebte Wachstum der FHNW nicht übermässig. Genau genommen liegt es unter dem Durchschnitt der Schweizer Fachhochschulen. Das Wachstum der Studierendenzahlen ist dabei kein Selbstzweck, sondern die FHNW beliefert die regionale Wirtschaft mit qualifizierten Fachpersonen. Das ist aber nicht der einzige Auftrag der FHNW. Sie soll Disziplinen mit praxisorientierter Forschung weiterentwickeln. In Fachbereichen wie sozialer Arbeit fällt diese Aufgabe exklusiv den Fachhochschulen zu und wird nicht zusätzlich durch Universitäten angeboten. In der Forschung zu sparen, würde unmittelbar der Ausbildungsqualität schaden. Wenn die FHNW vermehrt auf möglichst gewinnabwerfende Weiterbildungen setzen würde, gäbe es vielleicht Dutzende Coachingweiterbildungen, aber nicht das, wofür in der Praxis wirklich ein Bedarf besteht. Es ist zu befürchten, dass Themen wie Logistikmanagement oder Energie am Bau vernachlässigt würden. Deshalb darf in der geforderten nachhaltigen Entwicklung der FHNW weder die praxisorientierte Forschung zu kurz kommen noch darf die FHNW mit ihrem öffentlichen Auftrag wie ein Profitunternehmen geführt werden. Aber selbstverständlich muss die FHNW betriebswirtschaftlich denken und das macht sie auch. Darum ist es wichtig, Zielvorgaben zur Anzahl erfolgreicher Abschlüsse pro Leistungsfeld und pro Hochschule zu definieren und gleichermassen auch zum Selbstfinanzierungsgrad. Dieser liegt im Jahr 2020 auf relativ hohem 50,8%. Bei der Ausbildung konnten die Durchschnittskosten bei 27'500 Franken stabilisiert werden und liegen somit unter der Vorgabe des Leistungsauftrags von 29'200 Franken. Die FHNW hat in den letzten Jahren aber auch wie gefordert Eigenkapital abgebaut. Das hat sich per Ende 2020 von 33 Millionen Franken auf 22,2 Millionen Franken reduziert und unterschreitet damit die von den Trägerkantonen festgelegte Obergrenze von 30 Millionen Franken. Natürlich hat Corona auch die FHNW als Organisation mit Distance Learning und massnahmenbedingtem Schichtbetrieb vor grosse Herausforderungen gestellt. Die schlechteren Prognosen für den Jahresabschluss haben sich jedoch nicht bewahrheitet. Das vorliegende Rechnungsergebnis entspricht trotz der Pandemie dem Budget. Der Verlust liegt mit 11,4 Millionen Franken leicht unter dem Budget. Dementsprechend zeigt sich auch die Interparlamentarische Kommission der FHNW mit der Entwicklung der FHNW im Rahmen der Vorgaben des Leistungsauftrags für die Periode 2018 bis 2020 in ihrem Bericht vom 9. August 2021 zufrieden. Kritisch zeigt sie sich hingegen gegenüber dem unausgeglichenen Geschlechterverhältnis in Leitungspositionen und Professuren. Dort ist nur eine von vier Stellen mit einer Frau besetzt. Die Grüne Fraktion begrüsst die Bemühungen der FHNW, Positionen mit bezüglich Geschlecht, Alter und Herkunft möglichst diversen praxiserfahrenen Fachpersonen zu besetzen. Zuletzt findet es die Grüne Fraktion wichtig zu betonen, dass die Festlegung der Standorte und Studiengänge der FHNW der FHNW obliegt. In diesem Zusammenhang begrüssen wir die geplante Weiterentwicklung des Standorts Olten, der mit 400 Metern Distanz zum Kanton Aargau und mit 5 Kilometern Distanz zum Kanton Basel-Landschaft bestens in die gelebte Interkantonaltät der FHNW passt. Wir danken dem Regierungsrat für die ausführlichen Antworten.

Michael Kumpli (FDP). Ich danke meinen Vorrednerinnen und Vorrednern, insbesondere Tamara Mühlemann Vescovi und Mathias Stricker. Mein Votum geht in eine ähnliche Richtung und ich versuche, einiges wegzulassen. Die Interpellation wurde im Nachgang zum Leistungsauftrag 2021 bis 2024 eingereicht. Kollegen und Kolleginnen, die vor den Parlamentswahlen im Amt waren, wissen, dass sich diverse Vorstösse aufgrund von zeitlichen Verzügen selber überlebt haben. Diese Interpellation ist so gesehen spannend, weil jetzt aufgrund des Berichts über die Erfüllung des Leistungsauftrags 2018 bis 2020 einige Antworten zumindest teilweise überprüft werden können. Entsprechend nimmt die FDP. Die Liberalen-Fraktion zur Kenntnis, dass gemäss den Fragen 1 bis 4 keine Wachstumsstrategie aktiv verfolgt wird respektive das Wachstum an vier von neun Hochschulen ohnehin begrenzt wurde. Die Fragen 6 bis 10 zeigen uns, dass sich der Regierungsrat für den Standort Olten und insbesondere für die Studiengänge, die für die Wirtschaft wichtig sind, stark einsetzen will. Aus Sicht der FDP. Die Liberalen-Fraktion darf man diese Bestrebungen ruhig verstärken. Wie der Bericht über die Erfüllung des Leistungsauftrags zeigt, gibt es nämlich Standorte, die wesentlich unattraktiver sind als unser Olten. Wir fordern die Mitglieder der IPK FHNW sowie den Regierungsrat auf, sich mit diesem Wissen merklich für den Standort Olten und seine Entwicklung einzusetzen. Dann gibt es noch die Frage 5. Je nach Lesart wird erklärt, dass die ökonomischen Effekte eine schwarze oder eine rote Null für unseren Kanton ergeben. An dieser Stelle mache ich einen Einschub: Einer der wenigen Rohstoffe in der Schweiz ist die Bildung. Diesen Rohstoff müssen wir im Gegensatz nicht abbauen, sondern vielmehr aufbauen. Das muss und darf etwas wert sein, damit unser wirtschaftlicher und somit auch unser sozialer Wohlstand erhalten werden kann. Trotzdem - im Hinblick auf den nächsten Leistungsauftrag lohnt sich diesbezüglich eventuell eine Studie. Eine Solche gibt es in anderen Regionen. Wir können uns vorstellen, dass auch unsere Nachbarkantone ein Interesse daran haben könnten. Zum Schluss mache ich eine persönliche Anmerkung: Es kann sein, dass die Fragen vor dem Hintergrund von Corona heute ein wenig anders aussehen würden - Stichwort Präsenzunterricht samt Raumbedarf. Zudem darf man auch nicht vergessen - das gehört nicht

zur Interpellation, aber das habe ich von Rémy Wyssmann gelernt - welche Personen in Zeiten von Corona für die Gesellschaft besonders wichtig waren. Leider wird das viel zu schnell wieder vergessen. Vielleicht sollten wir auch eine Interpellation in diese Richtung einreichen. Die FDP. Die Liberalen-Fraktion ist mit der Beantwortung der Interpellation zufrieden.

Daniel Probst (FDP). Im Namen der Mitunterzeichnenden danke ich dem Regierungsrat für die ausführliche Beantwortung von unseren Fragen. Die Antworten 1 bis 4 befriedigen uns. Wir sind zufrieden, dass das Wachstum moderat ist. Die Fachhochschule muss sich entwickeln können, sonst kommt sie ins Hintertreffen. Das moderate Wachstum ist aber in unserem Sinn. Bei der Frage 5 wäre es spannend gewesen zu erfahren, welcher gesamtwirtschaftliche Nutzen die FHNW für den Kanton Solothurn hat. Wir haben einige Zahlen gesehen. Es gibt aber durchaus auch Studien von anderen Fachhochschulen oder Universitäten in anderen Kantonen, mit denen der gesamtwirtschaftliche Nutzen eruiert wurde. Vielleicht könnte man zusammen mit den anderen Trägerkantonen - sie haben sicher das gleiche Interesse und auch in deren Parlamenten wird immer wieder über Kosten und Nutzen diskutiert - einen Auftrag für eine solche Studie vergeben. So könnten die Kosten aufgeteilt werden und die Studie ist finanzierbar. Es wäre interessant zu wissen, gerade auch für die nächste Leistungsauftragsperiode, was der Nutzen der Fachhochschule für die Nordwestschweizer Kantone ist. Die Fragen 6 bis 10 drehen sich darum, in welche Richtung sich die Fachhochschule entwickeln könnte. Ich denke, dass es sehr wichtig ist, dass sich der Regierungsrat für einen starken Fachhochschulstandort in Olten einsetzt. Olten eignet sich beispielsweise schon alleine von der Erreichbarkeit her hervorragend als gesamtschweizerischer Weiterbildungshub. Er eignet sich aber vielleicht auch für eine Richtung, die unseren Kanton stärkt. Ich denke hier an ein Institut für Logistik und Digitalisierung. Wenn der Regierungsrat diese Idee bei den Nordwestschweizer Kantonen einbringen kann, wäre das sicher von Nutzen. Als Erstunterzeichner danke ich dem Regierungsrat nochmals für die Antworten. Mit diesen sind wir zufrieden.

Rolf Sommer (SVP). Daniel Probst hat diesen Vorstoss eingereicht. Es sind sehr viele Fragen, die ich seit Jahren bereits in der Interparlamentarischen Kommission der Fachhochschule Nordwestschweiz (IPK FHNW) thematisiere. Seit dem Jahr 2008 bin ich Mitglied dieser Kommission. Wir konnten schon sehr viel verändern. Die Antworten, die der Regierungsrat hier gibt, hätte man zum Teil auch auf telefonischem Weg erhalten können. Der Standort Olten ist bestimmt einer der besten, den wir haben. Der Kanton verfügt dort über Land, das für die Erweiterung der Fachhochschule genutzt werden könnte. Die Fragen zur Strategie der gesamten Fachhochschule werden immer in der IPK diskutiert. Wir haben ein Problem, denn wir haben rund um uns herum andere Fachhochschulen. Die Studierenden aus dem Ost-Aargau gehen sehr oft in Richtung Zürich, andere in Richtung Bern oder Luzern. Wir stehen mit den anderen Fachhochschulen in Konkurrenz. Das kann man nicht einfach wegdenken. Wichtig ist, dass wir uns damit beschäftigen und in der IPK diskutieren. Die Fragen kann man in der IPK stellen. Diese Kommission wurde neu zusammengesetzt und wir haben dort, gestützt auf mein Anliegen, zudem Gremien geschaffen, damit wir solche Fragen stellen können. Wichtig ist, dass wir in der IPK stärker werden müssen, wir müssen Fragen stellen und wir müssen uns einbringen. So können wir das dann auch in den Rat bringen. Das Wichtigste ist für mich eine Stärkung der IPK.

Philippe Ruf (SVP). Für mich ist etwas wichtig und das kam meines Erachtens in der Debatte zu wenig zum Vorschein. Es ist wohl auch einer der Schlüsselpunkte, die Daniel Probst angesprochen hat. Unter anderem geht es in der Frage 7 darum. Wir müssen darauf achten, wer die verschiedenen Trägerkantone sind. Wenn wir uns zum Beispiel die Basler anschauen, so sehen wir, dass sie einen Life Science Studiengang haben, den sie über die FHNW promoten. Sie bilden sehr stark ihre eigenen Leute aus, logischerweise für ihre Basler Industrie und Bereiche. Das schwingt wohl auch bei dieser Frage mit. Wo holen wir Solothurner da unseren Nutzen? Meiner Meinung nach haben wir das Potential bis jetzt nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Daniel Probst spricht es an, so beispielsweise mit der Distribution, Logistik und Digitalisierung. Für die Digitalisierung gibt es jetzt diverse Studiengänge. Ich darf im Moment selber in den Genuss kommen, denn ich absolviere meinen zweiten Master im Bereich der Digitalisierung und der Wirtschaftsinformatik. Dort hat die FHNW sehr viel zu bieten. Wir können aber noch viel mehr für unsere eigene Wirtschaft tun. Es sind die oft gescholtenen Logistikunternehmen im Kanton Solothurn - meiner Meinung nach werden sie zu Unrecht gescholten - für die wir uns definitiv einsetzen können. Die Ausbildungen sind in unserem eigenen Interesse. Ich bin der Meinung, dass es wichtig ist, dass wir das auch mitnehmen. Daher erachte ich es als positiv, dass der Regierungsrat dem Wunsch entsprochen hat, dass man sich dafür einsetzen wird.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Besten Dank für diese Ausführungen. Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen mehr. Auch der Regierungsrat wünscht das Wort nicht. Wir ziehen die Pause etwas vor und unterbrechen hier die Debatte. Wir starten dann wieder um 10.45 Uhr.

Die Verhandlungen werden von 10.15 bis 10.45 Uhr unterbrochen.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Wir fahren fort. Sie haben die Zuteilung für den heutigen Kantonsratsflug in die einzelnen Gruppen erhalten. Die Zuteilung in die Biogen-Gruppe ist fix, bei den anderen Gruppen sind wir flexibel. Wir treffen uns alle auf dem Platz vor der Kantine 1881 in Luterbach. Sie werden dort die verschiedenen Gruppen erkennen und bis dahin wissen alle, wohin sie gehen müssen.

VA 0135/2020

Volksauftrag «Klimagerechte Ernährung an Verpflegungsstätten der öffentlichen Hand»

Es liegen vor:

- a) Wortlaut des Auftrags vom 7. Juli 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 22. Dezember 2020:

1. *Volksauftragstext:* Wir beauftragen den Regierungsrat, Richtlinien für eine klimafreundliche Ernährung an Verpflegungsstätten der öffentlichen Hand und an offiziellen Anlässen zu definieren und diese umzusetzen.

2. *Begründung:* Verpflegungsstätten der öffentlichen Hand sind unter anderem Kantinen an Schulen, der kantonalen Verwaltung oder staatsnahen Unternehmen. Eine klimafreundliche Ernährung setzt auf pflanzliche Produkte, reduziert die Verwendung von tierischen Produkten und setzt auf saisonale und regionale Produkte. Unser ökologischer Fussabdruck geht zu einem grossen Teil auf unsere Ernährung zurück. Um den Klimawandel in einem erträglichen Mass zu halten, muss sich auch unsere Art und Weise, wie wir uns ernähren, ändern. Viele Menschen verpflegen sich an öffentlichen Verpflegungsstätten, unter anderem in kantonalen Institutionen. Die öffentliche Hand muss ihre Verantwortung in diesem Bereich wahrnehmen und als gutes Beispiel vorangehen. Mit diesem Volksauftrag wird verlangt, dass die öffentliche Hand auf eine klimafreundliche Ernährung an ihren Verpflegungsstätten setzt - egal ob diese selber oder durch Dritte geführt werden. Der Volksauftrag verlangt weiter, dass auch die Verpflegung an öffentlichen Anlässen klimafreundlich, wie oben beschrieben, ausgestaltet wird.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Vorbemerkungen:* Der vorliegende Auftrag verlangt vom Regierungsrat die Ausarbeitung und Umsetzung von Richtlinien für eine klimafreundliche Ernährung an Verpflegungsstätten der öffentlichen Hand und an offiziellen Anlässen. Mit Beschluss vom 12. November 2019 hat der Kantonsrat bereits den Auftrag «Für unsere Zukunft – Für eine ernsthafte Klimapolitik» (A 0164/2018) für erheblich erklärt und den Regierungsrat unter anderem verpflichtet, einen kantonalen Massnahmenplan «Klimaschutz» auszuarbeiten. Gestützt auf den RRB Nr. 2019/741 hat der Regierungsrat im Juni 2020 eine Projektgruppe eingesetzt, die mit externen Expertinnen und Experten bis Mitte 2022 einen kantonalen Massnahmenplan ausarbeiten wird. In der Projektgruppe unter der Leitung des Amtes für Umwelt (AfU) sind sieben kantonale Ämter, die Pensionskasse Kanton Solothurn (PKSO), die Solothurnische Gebäudeversicherung (SGV) und der Verband Solothurner Einwohnergemeinden (VSEG) vertreten. Im Rahmen dieser Arbeiten werden unter anderem Massnahmen im Bereich Konsum und Ernährung diskutiert und vorgeschlagen. Die Arbeitsgruppe wird zu gegebener Zeit auch mit den Kantinenbetreiberinnen und -betreibern an den Schulen betreffend klimagerechter Ernährung in Kontakt treten. Weil die Projektgruppe ihre Arbeit erst nach den Sommerferien 2020 aufgenommen hat, liegen zum heutigen Zeitpunkt noch keine Resultate vor.

3.2 *Verpflegungsstätten*

3.2.1 *In kantonalen Schulen:* An den beiden Kantonsschulen in Olten und Solothurn sowie an den Berufsbildungszentren (BBZ) Grenchen und Olten ist die SV Group die Betreiberin der Kantinen. Sie setzt sich für ein klimafreundliches Angebot ein und ist im Jahre 2013 eine Partnerschaft mit dem WWF eingegangen. Das Angebot aller SV-Restaurants besteht zu mindestens 50 % aus vegetarischen oder veganen Menüs. Mittels Promotionen (z.B. One Climate Day) sensibilisiert die SV Group ihre Gäste für eine klimafreundliche Ernährung. Sie setzt ausserdem auf eine effiziente Logistik, bezieht saisonale und re-

gionale Lebensmittel und reduziert Food Waste auf ein Minimum. Für die Verpflegung im Bistro des BBZ Solothurn ist der Schweizerische Gemeinnützige Frauenverein (SGF), Sektion Solothurn, verantwortlich. Bei der Planung und Gestaltung der Menus stehen ausgewogene, saisonale und regionale Produkte im Vordergrund. Das Team achtet darauf, dass Abfälle reduziert, Essensreste vermieden oder sinnvoll verwertet und der Energie-Einsatz auf das Nötigste beschränkt wird.

3.2.2 Bei der Solothurner Spitäler AG: Nachhaltigkeit und klimagerechte Ernährung sind auch in der Gastronomie der Solothurner Spitäler AG (soH) ein wichtiges Thema. Sie ist bestrebt, möglichst regional, nachhaltig und klimafreundlich einzukaufen und achtet auf die Herkunft der Lebensmittel. Seit Anfang 2019 ist die Gastronomie zu 95 % plastikfrei. Das Einweggeschirr besteht aus nachhaltigen Produkten (Holz, Mais oder Rohrzuckerpflanzen) und ist zu 100 % recycelbar.

3.2.3 Bei Veranstaltungen mit kantonaler Beteiligung: Die Staatskanzlei als Gastgeberin zahlreicher öffentlicher und gesellschaftlicher Veranstaltungen und Einladungen berücksichtigt die Grundsätze der Nachhaltigkeit und offeriert regionale und saisonale Nahrungsmittel sowie Gerichte mit einem reduzierten Anteil an tierischen Produkten. Somit leistet sie nicht nur einen Beitrag zu einer klimafreundlichen Ernährung, sondern macht gleichzeitig auf die Leistungsfähigkeit und die Qualität der Produktion der Solothurner Landwirtschaft aufmerksam.

3.3 Projekte im Bereich Prävention: Seit langem fördern wir eine gesunde und klimafreundliche Ernährung der Bevölkerung im Rahmen einer Reihe von erfolgreichen Projekten im Bereich Prävention:

- fit+mami Ernährungsberatung;
- Fourchette verte, Label für eine ausgewogene Ernährung;
- Schule auf dem Bauernhof;
- Aktion Znünibox – Informationen zur gesunden Zwischenverpflegung und Zahnpflege.

3.4 Klimagerechte Ernährung in der Aus- und Weiterbildung: Mit der Einführung des Lehrplans 21 wurde auch die Bildung für Nachhaltige Entwicklung in die Bildungsziele aufgenommen. Die Schülerinnen und Schüler lernen, sich mit der Komplexität der Welt und deren ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen auseinanderzusetzen. Damit sollen sie befähigt werden, sich an der nachhaltigen Gestaltung der Zukunft zu beteiligen. Im Fach «Wirtschaft, Arbeit, Haushalt» auf der Sekundarstufe I werden die Schülerinnen und Schüler gezielt für den Umgang mit Konsum, Ernährung und Gesundheit geschult. Der Kanton Solothurn beteiligt sich finanziell an den Weiterbildungen für Lehrpersonen zu diesem Thema, welche vom Institut Weiterbildung und Beratung (IWB) der Pädagogischen Hochschule der Fachhochschule Nordwestschweiz (PH FHNW) in Kooperation mit dem Kantonsspital Baden angeboten werden. In diesen Kursen setzen sich die Kursteilnehmerinnen und -teilnehmer u.a. mit der Bedeutung des gesunden Essens sowie den Ernährungsempfehlungen für eine ausgewogene Ernährung auseinander. Zusätzlich schreibt das Bildungszentrum Wallierhof regelmässig Weiterbildungskurse zum Thema ausgewogene, genussvolle und nachhaltige Ernährung aus.

Schlussfolgerung: Wir stellen fest, dass es im Kanton Solothurn bereits zahlreiche Bestrebungen für eine klimagerechte Ernährung gibt. Wir erachten es deshalb als nicht notwendig, weitere Richtlinien für Verpflegungsstätten der öffentlichen Hand und für offizielle Anlässe zu definieren. Wichtig scheint uns die frühzeitige Sensibilisierung der Jugendlichen für dieses Thema. Der Lehrplan 21 sieht dies in den Bildungszielen bereits vor. Ausserdem begrüssen wir den Einbezug der Betreiberinnen und Betreiber der in den kantonalen Schulen geführten Verpflegungsstätten in die Diskussion über weitere Massnahmen im Bereich Konsum und Ernährung für den Massnahmenplan Klimaschutz. Der Massnahmenplan und die Anpassungsstrategie werden dem Kantonsrat zu gegebener Zeit zur Verabschiedung vorgelegt.

4. Antrag des Regierungsrates: Nichterheblicherklärung.

- b) Zustimmender Antrag der Bildungs- und Kulturkommission vom 3. März 2021 zum Antrag des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Mathias Stricker (SP), Sprecher der Bildungs- und Kulturkommission. Der Volksauftrag «Klimagerechte Ernährung an Verpflegungsstätten der öffentlichen Hand» wurde am 3. März 2021 noch in der alten Zusammensetzung in der Bildungs- und Kulturkommission diskutiert. Der Volksauftrag will den Regierungsrat beauftragen, Richtlinien für eine klimafreundliche Ernährung an Verpflegungsstätten der öffentlichen Hand und an offiziellen Anlässen zu definieren und umzusetzen. In seiner Stellungnahme verweist der Regierungsrat auf einen Beschluss des Kantonsrats vom 12. November 2019 zum Auftrag «Für unsere Zukunft - Für eine ernsthafte Klimapolitik», der damals erheblich erklärt wurde. Mit diesem Auftrag wurde der Regierungsrat unter anderem verpflichtet, einen kantonalen Massnahmenplan «Kli-

maschutz» auszuarbeiten. Im Juni 2020 wurde dafür eine Projektgruppe eingesetzt. Sie hat unter anderem auch Massnahmen im Bereich Konsum und Ernährung diskutiert und vorgeschlagen. Bei den Verpflegungsstätten des Kantons kann Folgendes festgehalten werden: An den beiden Kantonsschulen sowie an den beiden Berufsbildungszentren (BBZ) Grenchen und Olten ist die SV Group Betreiberin der Kantinen. Sie setzt sich für ein klimafreundliches Angebot ein und steht in einer Partnerschaft mit dem WWF. Wichtig ist, dass auch vegetarische und vegane Menüs angeboten werden. Man achtet auf eine effiziente Logistik, saisonale und regionale Lebensmittel, den Umgang mit Abfall und auf eine Reduktion von Food Waste. Für das BBZ Solothurn gilt das Gleiche. Betreiberin ist der Schweizerische Gemeinnützige Frauenverein (SGF). Ebenso verhält es sich bei den Solothurner Spitäler AG (soH) oder bei der Staatskanzlei als Gastgeberin von öffentlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen. Der Regierungsrat erwähnt in seiner Stellungnahme auch zahlreiche Projekte im Bereich der Prävention und Vorgaben in der Aus- und Weiterbildung - sei es im Lehrplan 21 oder mit Angeboten im Bildungszentrum Wallierhof. Laut dem Regierungsrat werden bereits zahlreiche Massnahmen und Bestrebungen umgesetzt oder sie sind auf dem Weg dazu. Zusätzliche Richtlinien erübrigen sich daher. Der Massnahmenplan und die Anpassungsstrategie werden dem Kantonsrat zu gegebener Zeit zur Verabschiedung vorgelegt. Daher beantragt der Regierungsrat die Nichterheblicherklärung. Das Gleiche beantragt auch die Bildungs- und Kulturkommission. Das grundsätzliche Anliegen des Volksauftrags, einen achtsamen, klimafreundlichen Umgang mit der Ernährung zu pflegen, war grossmehrheitlich nicht bestritten. Bedenken wurden hinsichtlich möglicher Richtlinien, die für alle verbindlich gelten sollen, geäussert. Es wurde gefragt, wie man klimafreundliche Ernährung an öffentlichen Anlässen definieren würde und wie man das kontrollieren könnte. Mehrheitlich teilte man in der Bildungs- und Kulturkommission die Haltung des Regierungsrats, dass eine Erheblicherklärung nicht zielführend ist. Mit dem erwähnten, bereits erheblich erklärten Auftrag sind die Arbeiten im Gang. Gewisse Massnahmen werden bereits umgesetzt. Es wäre für das Anliegen eher kontraproduktiv, jetzt im Nachhinein Richtlinien zu erlassen. Einigen Mitgliedern war es aber wichtig aufzuzeigen, dass man das Anliegen politisch ernst nimmt. Sie haben nach Möglichkeiten gesucht, dies auch kundzutun. Ein Antrag zu einem weniger eng gefassten Text ohne Richtlinien, also mit einem abgeänderten Wortlaut, wurde mit 3 Stimmen zu 12 Stimmen abgelehnt. Für die Erheblicherklärung mit Abschreibung haben drei Stimmen votiert. 12 Kommissionsmitglieder haben den Volksauftrag abgelehnt beziehungsweise haben sich für die Nichterheblicherklärung ausgesprochen.

Beat Künzli (SVP). Ich grüsse aus dem Sektor A - A wie alles im Griff, auch ohne Zertifikat. Ich freue mich, heute Abend beim Nachtessen wieder mit Ihnen zusammensitzen zu dürfen (*Unruhe im Saal*). Ich befinde mich im Moment ein wenig in einem Dilemma. Eigentlich möchte ich zu diesem grünen Auftrag kein Blatt vor den Mund nehmen. Andererseits sitze ich heute zum ersten Mal in meiner Funktion als Kantonsparlamentarier direkt neben einer Kollegin der Grünen Fraktion, welche mir durchaus sehr sympathisch geworden ist. Es braucht Mut, als einzige Nicht-SVPLerin stark genug zu sein, Entbehren und Stigmatisierung auf sich zu nehmen. Anna Engeler ist daher für heute, wenn ich von den Grünen spreche, grundsätzlich ausgeschlossen. Nur schon beim Lesen des Titels des Volksauftrags muss ich mich an diesem Pult gut festhalten. Was genau ist klimagerecht? Wer definiert das? Wenn ich dann weiter lese, was dieser Auftrag konkret fordert, so hoffe ich, dass das Pult hier im Boden gut verankert ist. Jetzt hat das Politikum Ernährung also auch den Kanton Solothurn erreicht. Die Forderungen der sogenannten Klimajugend werden immer vielfältiger, extremer und abstruser. Wir haben bereits in der letzten Session eine Kostprobe davon erhalten. Ein gewisser Samuel Rööfli und seine 240 Mitunterzeichner träumen von einer neuen Welt, fleischlos, ohne Flugzeuge, autofrei, natürlich möglichst multi-kulturell und queer und am liebsten noch ein bedingungsloses Grundeinkommen, ohne zu arbeiten. Zum Glück wurde die Euphorie dieser Gruppe mit der Abstimmung über das CO₂-Gesetz ein bisschen gedämpft. Wohlverstanden, ich bin keinesfalls der Meinung, dass man zwingend jeden Tag ein Stück Fleisch auf dem Teller haben muss. Aber ich glaube, dass die aktuellen Umwelt- und Klimadebatten rund um das CO₂ längstens reichen, damit sich jeder mündige Bürger selber überlegen und entscheiden kann, was er essen will und soll. Wohin soll das denn führen, wenn wir damit beginnen, den Bürgern in unserem Kanton vorzuschreiben, was man essen darf und was nicht? Was nützt es, wenn man sich einen billigen Vegi-Burger kilometerweit über die Grenze in deutschen Landen holt und dabei auf das vor Ort produzierte und bereitgestellte Fleisch aus einheimischer Nahrung beim Nachbarn im Hofladen verzichtet? Auch im Folgenden zeigt sich einmal mehr ein extremer Widerspruch. Die gleichen Personen, die meinen, man sei mit 16 Jahren doch längstens mündig genug, um über hochkomplexe Vorlagen abstimmen zu können und die sagen, dass ein 14-Jähriger selber imstande sei, die unerforschten Folgen einer COVID-Impfung für sich und seinen Körper abzuschätzen, sind die gleichen, die jetzt der ganzen Bevölkerung nicht zutrauen, selber zu entscheiden, was man täglich auf dem Teller haben soll. Aus ihrer Sicht ist der mündige Bürger dazu offenbar nicht fähig und nicht imstande. Das ist völlig absurd. Eigentlich

bin ich sogar darüber erstaunt, wie viel und wie konkret der Kanton Solothurn gemäss Aussagen in der Stellungnahme des Regierungsrats bereits in die Ernährung der Bevölkerung an kantonalen Institutionen eingreift. Es wurden sogar bereits für mich sehr fragwürdige Projektgruppen zu dieser Thematik eingesetzt. Daher würde sich dieser Auftrag ohnehin erübrigen. Aber nein, gefordert wird ein noch stärkeres Eingreifen in die Freiheit der Bürger. Heute ist es Standard, dass in jeder Kantine und sogar im Militär, damit auch gar niemand diskriminiert wird, neben dem normalen Schweizer Menü auch halal, kosher, thai, vegan, glutenfrei, laktosefrei und was weiss ich nicht alles aufgetischt wird. Gleichzeitig soll jetzt am liebsten auch Fleisch in den Menüs ganz verboten werden. Wäre das denn nicht auch eine Diskriminierung für alle diejenigen, die einfach gerne ein feines Stück Fleisch zu sich nehmen, um wieder Kraft und Energie für die harte tägliche Arbeit zu tanken? Liebe Klimajugend, liebe Grüne, es ist nicht unsere Aufgabe, den Leuten vorzuschreiben, was sie essen dürfen. Übrigens wurde in Frankreich kürzlich eine Diskussion über fleischloses Essen in den Schulkantinen entfacht. Dort haben sich aber sofort hohe Minister wie auch der Innenminister Gérald Darmanin in die Diskussion eingeschaltet. Auf Twitter hat er von einer skandalösen Ideologie gesprochen. Er hat gesagt, dass die moralistische und elitäre Politik der Grünen das einfache Volk ausschliesse und eine inakzeptable Beleidigung für die Landwirte und Metzger in Frankreich sei. Er hat weiter gesagt: «Viele Kinder haben oft nur die Kantine, um Fleisch zu essen.» Auch der französische Landwirtschaftsminister hat gesagt: «Lasst uns aufhören, unseren Kindern Ideologien auf den Teller zu legen.» Man soll ihnen geben, was sie zum Wachsen brauchen und dazu gehöre auch Fleisch. Wie recht die beiden Magistraten doch haben. Die Schweiz weist im Übrigen eine sehr vielfältige Topografie auf. Es gibt hierzulande Regionen, die sich für den Ackerbau nicht eignen, so beispielsweise auch bei uns im Solothurner Jura. Um diese Weide- und Graslandflächen für die menschliche Ernährung nutzbar machen zu können, kann das Land von Wiederkäuern genutzt werden. Die Veredelung dieses Grases in feinstes Rind- und Schafffleisch ist eine geniale Erfindung. Ich habe noch keinen Vegetarier gesehen, der diese Flächen nutzt, indem er oder sie dort oben die Gräser oder Kräuter selber isst. Die Rindviehhaltung in der Schweiz ist also sehr sinnvoll und trägt auch durchaus viel zur Artenvielfalt bei. Erteilen wir also diesem weiteren Ansinnen der Aktivisten eine Absage. Die SVP-Fraktion wird diesen Auftrag auf jeden Fall einstimmig ablehnen.

Marie-Theres Widmer (CVP). Ich glaube, dass mein Vorredner nicht ganz vom gleichen Auftrag spricht wie wir. Der Volksauftrag möchte, dass der Regierungsrat Richtlinien für eine klimafreundliche Ernährung in Verpflegungsstätten der öffentlichen Hand und an offiziellen Anlässen festlegt. Es geht dabei nicht um eine Verpflegung ohne Fleisch. Es geht um eine klimafreundliche Verpflegung. Das ist ein Thema, das auch uns in der CVP/EVP-Fraktion am Herzen liegt. Der Regierungsrat zeigt glaubhaft auf, dass heute schon nach diesen Richtlinien gelebt wird, sei es an den kantonalen Schulen, in den Spitälern und anlässlich von kantonalen Veranstaltungen. Überall gilt seit langem das gleiche Credo. Und das ist ein Credo, das auch meinem Vorredner am Herzen liegt - nachhaltig, regional, saisonal. In der landwirtschaftlichen Schule Wallierhof wird beispielsweise täglich, wie in anderen kantonalen Schulen auch, neben dem regionalen Fleischmenü ein abwechslungsreiches vegetarisches Essen serviert. Im Zusammenhang mit dem Auftrag «Für unsere Zukunft - Für eine ernsthafte Klimapolitik», den der Kantonsrat erheblich erklärt hat, erarbeitet eine Projektgruppe Massnahmen zum Klimaschutz, unter anderem auch zum Thema Konsum und Ernährung. Zwei Mitglieder unserer Fraktion finden, dass die Arbeit dieser Gruppe mit diesem Volksauftrag unterstützt wird. Die Mehrheit der CVP/EVP-Fraktion wird den Volksauftrag jedoch ablehnen, weil er, wie vorher erwähnt, schon umgesetzt wird. Wir alle sehen und erleben den Klimawandel. Wir sprechen davon, was man dagegen unternehmen kann. Aber die Umsetzung beginnt bei jedem Einzelnen. Die Ernährung ist ein wichtiger Teil davon und da könnte der Kanton mit konkreten Projekten und Informationen ansetzen. Denn in Sachen Massnahmen und Einbindung der Bevölkerung in eine bewusste und klimafreundliche Ernährung besteht definitiv noch Luft nach oben. Was gibt es bis jetzt? Ich nenne als Beispiel die «Fourchette verte». Mit diesem Label erhalten die Kitas und Mittagstische, die sich für eine ausgewogene Ernährung und ein gesundes Umfeld einsetzen, eine Unterstützung und eine Zertifizierung. Als weiteres Beispiel nenne ich unsere Schüler. Sie werden in der zweiten und in der dritten Sekundarklasse mit dem Thema sensibilisiert. Ich erwähne die altbekannten Projekte «Znünibox» oder «Schule auf dem Bauernhof». Die Ansätze sind gut, doch sie erreichen leider nur wenige. Für den Rest der Bevölkerung ist das Angebot mager. Es gibt im Wallierhof ein Ausbildungsmodul unter dem Namen «Ernährung und Verpflegung». Es ist regelmässig ausgebucht. Damit hat es sich, es ist tatsächlich nicht berauschend. Ich fordere den Regierungsrat auf, vielleicht mit Hilfe dieser Projektgruppe konkrete weitere Projekte zum Thema anzustossen und zu fördern, beispielsweise Projekte für Eltern von Schulkindern, für Haushalte, in denen nur am Abend gekocht wird, für Familien, die gar nicht mehr gemeinsam essen, sondern sich nur noch kurz und knapp aus dem Kühlschrank bedienen oder Projekte, die Menschen erreichen, deren Muttersprache nicht Deutsch ist. Und

last but not least braucht es unbedingt Projekte, die über die sozialen Medien weitere Personenkreise erreichen.

David Gerke (Grüne). Gegen die klimagerechte Ernährung kann eigentlich niemand etwas einzuwenden haben. Dieser Meinung war ich bis vor fünf Minuten, doch ich habe mich getäuscht. Klimagerecht heisst nichts Anderes als regional, saisonal und Produkte aus einer - ich nenne es nun einmal - standortgerechten Landwirtschaft. Was standortgerecht ist, hängt vom Standort ab. In einem Bergland, in dem wir Grünland haben, ist selbstverständlich auch die Tierhaltung standortgerecht. Das heisst, dass sich der Volksauftrag nicht gegen den Konsum von tierischen Produkten richtet und somit auch nicht per se gegen den Konsum von Fleisch. Fleisch kann, wenn man es richtig macht, durchaus auch klimaneutral produziert werden. Diejenigen, die etwas von Landwirtschaft und von Boden verstehen, wissen, dass man über organischen Dünger, den die Tiere produzieren, Humus aufbauen und CO₂ im Boden speichern kann. Das heisst, dass eine richtige Tierhaltung klimagerecht sein kann. Wer hat etwas gegen regionale, saisonale Ernährung? Es überrascht mich doch sehr stark, dass sich dazu gerade Landwirte kritisch äussern. Grundsätzlich will dieser Auftrag nicht Privatpersonen Vorschriften machen. Es geht um die Verpflegungsstätten der öffentlichen Hand. Die öffentliche Hand nimmt eine gewisse Vorbildfunktion ein. Sie muss natürlich an ihren Anlässen und an den Orten, an denen sie Leute verpflegt, eine klimagerechte Ernährung sicherstellen. Wer sich privat anders ernähren möchte, kann dies weiterhin machen. Das kann man falsch oder richtig finden, aber das ist nicht Teil dieses Volksauftrags. Der Volksauftrag richtet sich an die öffentliche Hand und es ist für unsere Fraktion selbstverständlich, dass es klimagerecht sein soll. Was der Volksauftrag konkret will, ist keine radikale Forderung. Der Volksauftrag will, dass die bestehende Stossrichtung weitergeführt wird. Wir haben in der regierungsrätlichen Antwort gesehen, dass im Kanton Solothurn bereits verschiedene Bemühungen laufen, damit die Ernährung klimagerecht ist. Wir konnten dieser Antwort entnehmen, dass durch die Erheblicherklärung eines Auftrags im Jahr 2019 bereits ein kantonaler Massnahmenplan «Klimaschutz» ausgearbeitet wird, in dem die Ernährung ein Thema ist. Den Volksauftrag, der eine Richtlinie verlangt, kann man relativ einfach im Rahmen dieser kantonalen Massnahmenplanung auch berücksichtigen, konkretisieren und umsetzen. Eine Richtlinie kann Teil dieses Massnahmenplans sein. Somit geht es hier nur um die Wahl des Mittels. Es geht darum, dass man die bestehenden Bemühungen zusammenfasst, strukturiert, ein klares Ziel setzt und messbare Ziele formuliert. Es geht nicht um eine Revolution, es geht nicht um etwas komplett Neues. Es geht darum, dass der Kanton hier seine Bemühungen besser strukturieren kann und noch einmal einen zusätzlichen Auftrag erhält, um tatsächlich in diesem Bereich tätig zu sein. Ich bin der Meinung, dass die öffentliche Hand hier wirklich in der Verantwortung steht, indem sie in den verschiedenen Bereichen, in denen sie tätig ist, den Klimaschutz fördert. Unter anderem soll dies bei den kantonalen Verpflegungsstätten der Fall sein. Die Grüne Fraktion wird daher diesem Volksauftrag einstimmig zustimmen beziehungsweise für dessen Erheblicherklärung stimmen.

Marco Lupi (FDP). Die Fraktion FDP. Die Liberalen wird diesen Auftrag vor allem aus zwei realpolitischen Gründen nicht erheblich erklären. Erstens haben wir mit dem Auftrag «Für unsere Zukunft - Für eine ernsthafte Klimapolitik» bereits die Weichen in die richtige und nötige Richtung gestellt. Weiter zeigt der Regierungsrat klar und nachvollziehbar auf, dass aktuell nicht nichts gemacht wird. Wir verzichten an dieser Stelle darauf, alle Punkte noch einmal aufzuzählen. Wir werden den Argumenten des Regierungsrats folgen und lehnen den Volksauftrag ab.

Simone Rusterholz (glp). Die Grünliberale Fraktion stimmt der Antwort des Regierungsrats auf Nichterheblicherklärung mehrheitlich zu. Wir unterstützen selbstverständlich das Ziel der Vorlage für eine klimagerechte Ernährung. Wir sehen aber nicht, dass es zur Umsetzung die geforderten Richtlinien braucht. Aus der Antwort des Regierungsrats wird klar, dass auch ohne diese Richtlinien, insbesondere dank dem zu erwartenden Massnahmenplan, den wir mit Interesse lesen werden, immer mehr auf eine klimagerechte Ernährung geachtet wird.

Silvia Fröhlicher (SP). Wie wir gehört haben, fordert der Volksauftrag den Regierungsrat auf, Richtlinien für eine klimafreundliche Ernährung an den Verpflegungsstätten in die Hand zu nehmen. Aus der Sicht der Fraktion SP/Junge SP ist das ein berechtigtes Anliegen, dies vor allem in Anbetracht der heutigen Klima- und Ernährungssituation. Wir wissen alle, dass unser ökologischer Fussabdruck unter anderem wesentlich auf die Ernährung zurückzuführen ist. Da haben wir alle Verantwortung zu übernehmen und die öffentliche Hand soll durchaus mit gutem Beispiel vorangehen. Das ist unbestritten. Für uns ist aber diese Forderung nicht zu Ende gedacht. Es werden zwar vorwiegend pflanzliche, saisonale und regionale Produkte gefordert, wie es auch meine Vorsprecher und Vorsprecherinnen ausgeführt haben. Wir von

der Fraktion SP/Junge SP vermissen jedoch die Forderung nach biologisch angebauten Produkten. Selbstverständlich sollen auch sie saisonal und regional sein. Das ist mit dem heute wachsenden Bio-Markt durchaus gut möglich. Denn nur diese Produkte sind in der Produktion so konsequent, dass sie auch nebst dem Klima unsere Böden und letztlich auch unser Trinkwasser schützen. Ich möchte noch kurz auf das Votum von Beat Künzli zurückkommen. Es hat mich doch sehr überrascht, dass er als Sprecher der SVP-Fraktion über die Grenzen schaut. Das habe ich nämlich auch getan, habe dabei aber nicht nach Frankreich geblickt. Das Ausgeführte habe ich auch gelesen, aber es gibt dazu auch ganz andere Voten und Studien. Ich habe etwas nordwärts geschaut, nämlich nach Dänemark. In Europa machen verschiedene Länder und Städte Nägel mit Köpfen, so zum Beispiel der Spitzenreiter, die dänische Hauptstadt Kopenhagen. Das Ziel von 90% Bioanteil bei gleichbleibenden Kosten in allen öffentlichen Kantinen ist dort bereits umgesetzt. Das ist ein Punkt, der uns motivieren sollte und vor allem im Zusammenhang mit dem Massnahmenplan weiterhin intensiv verfolgt werden muss und dort ein Thema sein wird. Erfreulicherweise ist an den beiden Kantonsschulen Olten und Solothurn wie auch an den Berufsbildungszentren bereits ein einigermaßen klimafreundliches Angebot vorhanden. Mit dem WWF wurde zudem eine Partnerschaft eingegangen. Bei der Umstellung auf biologisch produzierte Produkte unternehmen sogar in der Schweiz gewisse Institutionen einen weiteren Schritt. Das Spital Biel hat beispielsweise auf biologische Produkte umgestellt. Man hat gemerkt, wie wichtig es ist, dass Personen, die genesen sollten, auch entsprechend hochqualitative und gesunde Lebensmittel konsumieren können und so auch gesund werden. Wir hoffen, dass die Bestrebungen des Kantons mit dem Massnahmenplan in die richtige Richtung zielen. Klimaschutz ist ein wichtiges Thema. Wenn wir an diesen Sommer zurückdenken, so ist das wohl allen klar geworden. Der Volksauftrag ist als politisches Instrument aber in diesem Fall so nicht zielführend. Aus Respekt vor dem Thema wird die Fraktion SP/Junge SP dem Auftrag sowohl zustimmen als ihn auch nicht erheblich erklären. Zudem wird es bei uns auch Enthaltungen geben.

Roberto Conti (SVP). Silvia Fröhlicher hat es gerade erwähnt - die Kantonsschule Solothurn macht das bereits. Als Lehrer an dieser Schule, an der immerhin täglich 2000 Personen verkehren, möchte ich es nicht unterlassen, alle einzuladen, auch die Homepage zu konsultieren, um zu sehen, was dort in Bezug auf die Verpflegung und Menüs zu lesen ist. Zum Beispiel: «Täglich frisch auf den Tisch. Kochen ist unsere Leidenschaft, deshalb bereiten wir täglich alle Speisen frisch vor Ort zu. Gemüse und Obst aus Ihrer Nähe. IP-Suisse, Suisse Garantie - die Produkte sind abgebildet, Schweizer Produkte aus nachhaltigem Anbau, Fleisch mit Qualität. Kalb-, Rind- und Schweinefleisch wie Poulet stammen aus der Schweiz. Wir setzen auf Produzenten, die ihre Tiere nach besonders hohen Tierwohl-Standards halten, nachhaltiger Fisch, Schweizer Wiesenmilch. Der Milchschaum auf Ihrem Cappuccino ist etwas ganz Besonderes. Die Milch stammt von Kühen, die nach IP-Suisse-Standard mit viel Freilauf gehalten werden.» Wenn man sich beispielsweise den Menüplan von heute ansieht - es stehen jeweils vier Menüs zur Auswahl - so liest man: Chickenwings mit Barbecue-Marinade, Rosmarinkartoffeln und Coleslaw Salat, Tomaten-Mozzarella-Plätzli, Crêpes mit Tomaten und Mozzarella, Gemüsereis, Pasta e basta, Build-your-bowl - stelle Dir Deine Bowl selber zusammen mit täglich frischen, knackigen und bunten Salaten. Eigentlich ist aus meiner Sicht alles erfüllt, was diesen Betrieb betrifft. Ich möchte es aber nicht so weit kommen lassen, dass man den Kindern sagt, wo sie essen müssen. Nach wie vor gibt es diejenigen - sie fahren bereits Auto - die, wenn die Zeit reicht, über den Mittag schnell in den McDonald's gehen. Oder es gibt auch diejenigen, die sich im Solomarkt ein Stück Pizza holen. Das soll auch nicht anders sein. Ich möchte es unterlassen, dass die Schule oder die Stadt allenfalls die Personen zu etwas zwingt und ihnen vorschreibt, was man essen muss. Diese Entscheidungsfreiheit muss man jedem selber überlassen. Die Kantonsschule Solothurn trägt das Ihrige dazu bei. Diesen Volksauftrag braucht es definitiv nicht.

Nicole Hirt (glp). 240 - ich gehe davon aus - mehrheitlich junge Menschen haben sich Gedanken über nachhaltige Ernährung als Beitrag zum Klimaschutz gemacht. Bravo! Genau dieser Bevölkerungsgruppe wird oft vorgeworfen, sich wenig oder gar nicht am politischen Prozess zu beteiligen. Umso erstaunter war ein kleiner Teil der Bildungs- und Kulturkommission, dass der Regierungsrat den Volksauftrag nicht erheblich erklären will. Das ist ein schlechtes Signal. Meine Vorredner der Grünen und der Fraktion SP/Junge SP haben bereits auf die Vorbildfunktion der Öffentlichkeit hingewiesen. Mit dem erwähnten überwiesenen Auftrag wurde eine Projektgruppe ins Leben gerufen, dazu sieben Ämter sowie die kantonale Pensionskasse - man weiss von ihr, dass sie nicht nur nachhaltige Investitionen tätigt - die Gebäudeversicherung und der Verband Solothurner Einwohnergemeinden (VSEG). Der Massnahmenplan wurde bereits angesprochen. Er wird Mitte 2022 vorliegen. Gleichzeitig - auch das wurde schon erwähnt - gibt es viele Projekte, die bereits aktuell sind. Mein Vorredner von der SVP-Fraktion hat ausführlich darauf hingewiesen, inklusive des Menüplans von heute Mittag. Obwohl sich eigentlich fast alle in der

Bildungs- und Kulturkommission einig waren, dass die Stossrichtung stimmt, wurde ein Antrag auf Erheblicherklärung und Abschreibung abgelehnt. Eine Abschwächung des Auftragstextes, ich zitiere: «Wir beauftragen den Regierungsrat für eine klimafreundliche Ernährung an Verpflegungsstätten der öffentlichen Hand und an offiziellen Anlässen zu sorgen.» mit gleichzeitiger Abschreibung unterlag in der Bildungs- und Kulturkommission. Das haben wir vom Kommissionssprecher bereits gehört. Da dieser Antrag, der damals von mir gestellt wurde, nicht vorliegt, wird ein Teil der glp-Fraktion dem ursprünglichen Wortlaut des Volksauftrags zustimmen und ihn annehmen. Besten Dank und «en Guete» (*Heiterkeit im Saal*).

Josef Fluri (SVP). Es ist schon verrückt, was man da alles hört und was wir da alles machen wollen. Am Schluss gab es doch noch Voten, denen man entgegen muss. Eigentlich ist der Fall klar und da sind wir uns wohl grossmehrheitlich einig: Der Kanton Solothurn unternimmt genug. Er hat sogar eine Projektgruppe eingesetzt. Für mich persönlich ist das schon zu viel, es werden damit Steuergelder verschwendet. Heutzutage sollte es doch für die Betreiber von Kantinen und für die Betreiber von Verkaufsläden - das geht nun schon etwas weiter - einfach logisch und klar sein, dass man mit regionalen Produkten arbeitet. Dafür braucht es doch keine Projektgruppe. Marie-Theres Widmer wollte sogar noch Projektgruppen einsetzen, wenn man abends nur aus dem Kühlschrank essen kann und so weiter und so fort. Ich bitte Sie, doch auf dem Boden der Realität zu bleiben. Schlussendlich geht das auch wieder in die Eigenverantwortung. David Gerke, Vertreter der Grünen, hat erwähnt, dass man nicht gegen Fleisch sei, sondern dass es nur um die Regionalität gehe. Wenn man jedoch die Begründung im Vorstosstext liest, so steht klar geschrieben: «Eine klimafreundliche Ernährung setzt auf pflanzliche Produkte, reduziert die Verwendung von tierischen Produkten und setzt auf saisonale und regionale Produkte.» Beat Künzli hat es angesprochen. Wenn er auf dem Brunnersberg kein Gemüse anpflanzen und nur auf Viehhaltung setzen kann, dann haben wir im Thal etwas mehr Fleisch als im Seeland oder in den Flächen von Solothurn. Es ist auch ganz klar, dass bei uns in einer Kantine vielleicht regionales Fleisch gegessen wird. Aber natürlich, und da sind wir uns auch einig, mit einem veganen und auch vegetarischen Menü dazu. Das ist klar. Silvia Fröhlicher hat das Spital Biel angesprochen. Soweit ich informiert bin, hat das Spital Biel freiwillig umgestellt. Hören Sie endlich auf mit dieser Zwängerei, Bevormundungen und Vorschriften zu erlassen und setzen Sie auf die Eigenverantwortung. Der Fall ist klar: Die Nachfrage bestimmt das Angebot und nicht umgekehrt. So gesehen ist es ganz klar: Der Volksauftrag ist abzulehnen. Das geht schlussendlich viel zu weit. Es steht auch schon im Raum, dass man in den Verkaufsläden von Migros und Coop die Süßigkeiten von den Kassen wegräumen soll. Das geht immer und immer weiter. Wir müssen dem Einhalt gebieten. Lehnen Sie diesen Volksauftrag ab.

David Gerke (Grüne). Ich möchte es nicht unnötig verlängern und halte mich kurz. Bei der Reduktion von tierischen Produkten geht es um klimaschädliche, tierische Produkte. Wir sprechen hier beispielsweise von Poulet aus Südamerika oder solchen Geschichten. Es geht nicht um die Reduktion von klimagerechten, einheimischen tierischen Produkten. Der andere Punkt ist, dass ich immer für Selbstverantwortung bin. Ich bin ein sehr liberaler Grüner, aber auch der Staat hat Eigenverantwortung. Und die muss auch der Staat wahrnehmen.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Damit sind wir am Ende der Sprecherliste angelangt. Wünscht der Regierungsrat das Wort? Dem Regierungsrat ist der Appetit auf Wortmeldungen vergangen (*Heiterkeit im Saal*). Wir kommen damit zur Abstimmung.

Für Erheblicherklärung	x Stimmen
Dagegen	Mehrheit
Enthaltungen	x Stimmen

I 0249/2020

Interpellation Christof Schauwecker (Grüne, Solothurn): Tempo 30 auf Kantonsstrassen

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 15. Dezember 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 27. April 2021:

1. Vorstosstext: In zahlreichen Solothurner Gemeinden wurden auf Quartierstrassen Tempo 30-Zonen eingerichtet. Durch Tempo 30 werden die Quartiere attraktiver, sicherer und ruhiger. Tempo 30 reduziert nachhaltig den Strassenlärm und verbessert den Verkehrsfluss. Das ist in Fachkreisen schweizweit seit Langem unbestritten. In anderen Kantonen wurden auch Kantonsstrassen-Abschnitte in Tempo 30-Zonen integriert (z.B. BS, BE, ZH) oder separat als Tempo 30-Strecken mit der Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 signalisiert (BE, GR, LU, ZG). Diverse Gemeinden haben in letzter Zeit im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten die Absicht geäussert, einen Teil von Kantonsstrassen in eine Tempo 30-Strecke umzuwandeln (Rodorsdorf, Rüttenen, Walterswil). Zu allen diesen Begehren hat sich die Regierung stets negativ positioniert. Dabei hat das Bundesgericht schon mehrfach zugunsten von Tempo 30 auf Kantonsstrassen entschieden. So schreibt es im BGE_1C_17/2010: «Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo 30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet» und im BGE 1C_589/2014 (Grabenstrasse) Zug bestätigte es, dass Tempo 30 als Lärmschutzmassnahmen zulässig, verhältnismässig und allenfalls geboten ist. Kürzlich hat das Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn im Fall des Lärmsanierungsprojekts Rüttenen aufgrund einer Beschwerde der VCS Sektion Solothurn entschieden, dass das Projekt nicht umsetzbar und die Einführung von Tempo 30 zu prüfen sei. In der Medienmitteilung vom 10. November 2020 betreffend dem Revisionspaket zum Strassenverkehrsrecht spricht die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) von einem notwendigen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung: der Fokus dürfe nicht mehr ausschliesslich auf siedlungsorientierten Strassen liegen, vielmehr müssen auch Hauptverkehrsachsen einbezogen werden. Denn auf verkehrsorientierten Strassen sei das Rettungspotential (Vermeidung/Reduktion von Unfällen) grösser als auf siedlungsorientierten Strassen. Weiter bietet die laufende Revision des Strassenverkehrsrechts aus Sicht der BFU die Gelegenheit, die Bestimmungen zur Einführung von Tempo 30-Anordnungen zu vereinfachen, und so das Verkehrssicherheitsdefizit in Städten und Dörfern nachhaltig anzugehen. In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Stellt eine Gemeinde beim Kanton ein Gesuch für eine Tempo 30-Strecke auf einem Kantonsstrassenabschnitt innerorts, welche Schritte durchläuft dieses Gesuch innerhalb der Verwaltung? Wurden bereits solche Gesuche von Gemeinden gestellt? Wenn ja, welche Gemeinden?
 2. Mit welchen Begründungen wurden bisherige Begehren von Gemeinden abgelehnt und welche Möglichkeiten haben die Gemeinden, um sich für ihr Anliegen zu wehren?
 3. Welche Konsequenzen hat das Urteil im Fall des Lärmsanierungsprojekts Rüttenen auf die zukünftige Beurteilung von Tempo 30-Strecken auf Hauptstrassen im Kantonsgebiet?
 4. Wie stellt sich der Regierungsrat zu den vom Bundesgericht bestätigten Vorteilen von Tempo 30-Strecken auf Kantonsstrassen innerorts?
 5. Gibt es Projekte im Kanton Solothurn, in welchen ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo 30-Zone der Gemeinde integriert wurde oder werden soll?
 6. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Integration von Hauptstrassenabschnitten in eine Tempo 30-Zone innerhalb der Gemeinde?
 7. Wie beurteilt der Regierungsrat den Sicherheitsgewinn durch Geschwindigkeitsreduktion auf Kantonsstrassen, welcher sich durch Tempo 30-Zonen resp. Tempo 30-Strecken ergibt/ergeben kann, insbesondere in Mischzonen (MIV, strassengebundener ÖV, Zweiradverkehr), in welchen die Platzverhältnisse keine zusätzlichen, separaten Velostreifen zulassen?
 8. Wie gedenkt der Regierungsrat den in der BFU-Stellungnahme vom 10. November 2020 geforderten Paradigmawechsel zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf Hauptverkehrsachsen umzusetzen?
 9. Wie stellt sich der Regierungsrat zur beabsichtigten Vereinfachung der Bestimmungen zur Einführung von Tempo 30-Anordnungen, um das Verkehrssicherheitsdefizit in Städten und Dörfern nachhaltig anzugehen?
2. *Begründung:* Im Vorstosstext enthalten.
3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 Vorbemerkungen: Die politischen Grundsatzhaltungen betreffend die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts haben sich sowohl schweizweit als auch im Kanton Solothurn in den letzten Jahren gewandelt. Wir haben entsprechende Fragen rund um das Thema Tempo 30 zuletzt im Rahmen der Interpellation von Daniel Urech «Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei Kantonsstrassen im Siedlungsraum» mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2011/1743 vom 22. August 2011 beantwortet. Gerne nutzen wir die Beantwortung der vorliegenden Interpellation als Gelegenheit, die in gewissen Bereichen ebenfalls gewandelte Haltung der kantonalen Behörden zur Thematik darzulegen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1: Stellt eine Gemeinde beim Kanton ein Gesuch für eine Tempo 30-Strecke auf einem Kantonsstrassenabschnitt innerorts, welche Schritte durchläuft dieses Gesuch innerhalb der Verwaltung? Wurden bereits solche Gesuche von Gemeinden gestellt? Wenn ja, welche Gemeinden? Gemäss § 10 der Verordnung über den Strassenverkehr (VSV; BGS 733.11) obliegt die Zuständigkeit für den Erlass einer Verkehrsmassnahme wie die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Kantonsstrassen dem Bau- und Justizdepartement (BJD) und auf Gemeindestrassen, unter dem Genehmigungsvorbehalt des BJD, der Einwohnergemeinde. Die Verordnung über den Strassenverkehr des Kantons Solothurn sieht kein Verfahren vor, in welchem Einwohnergemeinden gegenüber dem Kanton die Anordnung von Verkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen auf ihrem Gemeindegebiet beantragen können. Forderungen seitens Einwohnergemeinden nach Erlass einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Kantonsstrassen werden von den Fachstellen des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) jedoch ausserhalb eines formellen Verfahrens auf der Grundlage des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) und der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) geprüft. Das Ergebnis der fachlichen Prüfung der kommunalen Forderung wird in der Folge auf Stufe der Amtsleitung des AVT erörtert und als Antwort zuhanden der kommunalen Behörden verabschiedet. Kommt das AVT zum Schluss, dass der Forderung der Gemeinde grundsätzlich entsprochen werden kann, wird - vor dem abschliessenden Entscheid bzw. Genehmigung der Massnahme durch das BJD - die Geschwindigkeitsreduktion zusammen mit Tempo 30-Vorhaben auf Gemeindestrassen der Kantonalen Verkehrskommission (KVK) vorgelegt. In den letzten zehn Jahren haben neun Gemeinden um die Einführung von Tempo 30-Strecken auf Kantonstrassenabschnitten innerorts ersucht. Es handelt sich dabei um die Gemeinden Buchegg (jeweils Ortsteil Aetigkofen, Brügglen, Hesignkofen und Mühledorf), Derendingen, Dulliken, Hägendorf, Lüsslingen-Nennigkofen, Rüttenen, Schönenwerd, Trimbach und Walterswil. Den entsprechenden Forderungen der Gemeinden konnte seitens des AVT in der Regel nicht entsprochen werden. Den Begehren der Gemeinden Dulliken und Lüsslingen-Nennigkofen konnte (teilweise) entsprochen werden (siehe auch Antwort auf Frage 5).

3.2.2 Zu Frage 2: Mit welchen Begründungen wurden bisherige Begehren von Gemeinden abgelehnt und welche Möglichkeiten haben die Gemeinden, um sich für ihr Anliegen zu wehren? Die Prüfung von Begehren von Gemeinden zur Einführung einer Tempo 30-Strecke auf einem Kantonsstrassenabschnitt innerorts basiert auf den gesetzlichen Vorgaben des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01), der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) und der Verordnung des UVEK über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3). Gemäss Art. 32 Abs. 2 SVG kann die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herabgesetzt werden. Die Zulässigkeit von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten regelt dabei Art. 108 Abs. 2 SSV. Die Verordnung des UVEK über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen definiert hierzu den Inhalt des erforderlichen Gutachtens. Gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV kann die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, falls

- a) eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b) bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c) auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d) dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Dem Wunsch der Einwohnergemeinden nach Einführung einer Tempo 30-Strecke wurde seitens AVT in den allermeisten Fällen nicht entsprochen, da jeweils kein Kriterium für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erfüllt war. Weil das geltende Recht den Einwohnergemeinden kein formales Antragsrecht zur Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen einräumt, steht gegen das Resultat der Überprüfung der Forderungen der Einwohnergemeinden durch das AVT kein Rechtsmittel offen. Etwas anders sieht es aus, wenn im Rahmen eines Lärmsanierungsprojektes die Einführung einer Tempo 30-Strecke zur Debatte steht. Solche Projekte sind formal gefasst und der Einwohnergemeinde steht der Rechtsweg gegen den entsprechenden Regierungsratsbeschluss offen.

3.2.3 Zu Frage 3: Welche Konsequenzen hat das Urteil im Fall des Lärmsanierungsprojekts Rüttenen auf die zukünftige Beurteilung von Tempo 30-Strecken auf Hauptstrassen im Kantonsgebiet? Das Verwaltungsgericht hat im Urteil vom 14. November 2019 (VWBES.2018.448) betreffend die Beschwerde des

VCS gegen das Projekt zur Lärmsanierung der Kantonsstrassen in der Gemeinde Rüttenen wie folgt entschieden:

«1. Die Beschwerde wird gutgeheissen und der Regierungsratsbeschluss Nr. 2018/1737 vom 5. November 2018 wird aufgehoben. 2. Das Verfahren wird an die Vorinstanz zurückgewiesen. Diese hat verbindlich festzulegen, welche Sanierungsmassnahmen in Rüttenen an welchen Strassenabschnitten bis zu welchem verbindlichen Zeitpunkt zu treffen sind. Vorab vertieft zu prüfen ist mittels Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 SSV die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sowohl entlang der Hauptstrasse als auch an der Oberen Steingrubenstrasse. Sollte eine Geschwindigkeitsherabsetzung als Sanierungsmassnahme nicht in Frage kommen, ist aufzuzeigen, wie und bis wann die Sanierung mittels lärmdämmender Strassenbeläge erreicht werden soll. Danach sind die Grundstücke neu zu benennen, bei welchen Erleichterungen im Sinne von Art. 14 LSV gewährt werden sollen.» Das Urteil hat für die zukünftige Beurteilung von Tempo 30-Strecken auf Kantonsstrassen keine grundsätzlichen Konsequenzen. Das Gericht hat im vorliegenden Fall nämlich lediglich entschieden, dass die bis anhin gerichtlich anerkannte Grobbeurteilungsmethode bezüglich der Zweckmässigkeit von Tempo 30 durch ein vertieftes Gutachten zu ergänzen ist. Das AVT wird demnach ein vertieftes Gutachten erstellen lassen, bevor wir über das Lärmsanierungsprojekt entscheiden.

3.2.4 Zu Frage 4: Wie stellt sich der Regierungsrat zu den vom Bundesgericht bestätigten Vorteilen von Tempo 30-Strecken auf Kantonsstrassen innerorts? Wir haben die Bundesgerichtsentscheide, Tempo 30 unter gewissen Voraussetzungen auch auf Kantonsstrassen zuzulassen, zur Kenntnis genommen. Wir teilen die Ansicht des Bundesgerichtes, dass sich tiefere Geschwindigkeiten positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken und zu einer Reduktion der Umweltbelastung beitragen können. Damit eine abweichende Höchstgeschwindigkeit im Einzelfall jedoch verfügt werden kann, müssen die Voraussetzungen gemäss Art. 108 lit. a bis d SSV nach Massgabe der bundesrechtlichen Rechtsprechung erfüllt werden (vgl. Ziffer 3.2.2).

3.2.5 Zu Frage 5: Gibt es Projekte im Kanton Solothurn, in welchen ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo 30-Zone der Gemeinde integriert wurde oder werden soll? Bis heute wurden im Kanton Solothurn keine Hauptstrassenabschnitte resp. verkehrsorientierte Kantonsstrassenabschnitte einer Tempo 30-Zone zugeordnet. In den Gemeinden Dulliken und Lüsslingen-Nennigkofen ist jedoch vorgesehen, Nebenstrassenabschnitte und damit eher siedlungsorientierte Kantonsstrassenabschnitte in kommunale Tempo 30-Zonen zu integrieren. In Dulliken handelt es sich um den Wilerweg, welcher Bestandteil des Kantonsstrassennetzes ist. In der Volksabstimmung vom 24. September 2017 haben sich die Stimmbürger/innen von Dulliken knapp für die Einführung der Tempo 30-Zonen in Quartieren ausgesprochen. Die Gemeinde ersuchte den Kanton, den Kantonsstrassenabschnitt Wilerweg im Abschnitt Dorfstrasse - Engelbergstrasse in die Tempo 30-Zone der Gemeinde zu integrieren. Da zu diesem Zeitpunkt für diesen Abschnitt kantonsseitig ohnehin ein Strassensanierungsprojekt in Bearbeitung war, konnten alle erforderlichen Abklärungen in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde durchgeführt werden. Insbesondere erfolgte auch der Einbezug der Bevölkerung im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens. Da es sich beim Wilerweg um eine lokale Verbindungsstrasse mit siedlungsorientiertem Charakter handelt, die Kriterien der SSV Art. 108 Abs. 2 als erfüllt beurteilt wurden und das Vorhaben in der Gemeinde politisch abgestützt ist, wurde das Anliegen, Tempo 30 auf der Kantonsstrasse einzuführen, seitens BJD bewilligt. Die Umsetzung erfolgt im Jahr 2021. Die Einwohnergemeinde Lüsslingen-Nennigkofen stellte am 27. Juni 2018 beim AVT das Gesuch für die Integration der kantonalen Lüterkofenstrasse, welche ebenfalls einen eher siedlungsorientierten Charakter aufweist in die schon bestehenden kommunalen Tempo 30-Zonen. Das Gesuch wurde von der KVK vorerst negativ beurteilt. Das AVT schlug in der Folge vor, einen Pilotversuch für eine temporäre, zeitabhängig gesteuerte Temporeduktion auf 30 km/h zu Schulbetriebszeiten durchzuführen. Die KVK stimmte diesem zweijährigen Pilotversuch schliesslich zu. Der Pilotversuch ist zurzeit am Laufen.

3.2.6 Zu Frage 6: Wie stellt sich der Regierungsrat zur Integration von Hauptstrassenabschnitten in eine Tempo 30-Zone innerhalb der Gemeinde? Der von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) entwickelte Ansatz, alle Strassen im Siedlungsgebiet einem der zwei Geschwindigkeitsregime (30 km/h bzw. 50 km/h) zuzuordnen, dient den Behörden des Kantons Solothurn nach wie vor als orientierende Grundlage zur Signalisation der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Verkehrsorientierte Strassen sollen in der Regel mit Tempo «50 generell» signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für den Langsamverkehr ergänzt werden. Siedlungsorientierte Kantonsstrassen können basierend auf einem Gutachten in Tempo 30-Zonen eingebunden werden. Bis anhin wurde vom Kanton die Haltung vertreten, kantonale Strassenzüge mit Durchleitungscharakter grundsätzlich den verkehrsorientierten Strassen und damit dem Temporegime 50 zuzuordnen. Heute erfolgt die Beurteilung betreffend die Integration von Hauptstrassenabschnitten in eine Tempo 30-Zone differenzierter: Unter gewissen Voraussetzungen und basierend

auf einer Interessensabwägung resp. einem entsprechenden Gutachten können wir uns zukünftig durchaus auch Tempo 30-Strecken auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts vorstellen.

3.2.7 Zu Frage 7: Wie beurteilt der Regierungsrat den Sicherheitsgewinn durch Geschwindigkeitsreduktion auf Kantonsstrassen, welcher sich durch Tempo 30-Zonen resp. Tempo 30-Strecken ergibt/ergeben kann, insbesondere in Mischzonen (MIV, strassengebundener ÖV, Zweiradverkehr), in welchen die Platzverhältnisse keine zusätzlichen, separaten Velostreifen zulassen? Die gefahrenen Geschwindigkeiten bestimmen unmittelbar die Verkehrssicherheit und die Unfallschwere, insbesondere in den gemäss obiger Frage geschilderten Situationen. Weil aber eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit laut Studien der BFU häufig nicht den tatsächlichen im Durchschnitt gefahrenen Geschwindigkeiten entspricht, kann von einer neu auf 30 km/h signalisierten Höchstgeschwindigkeit kein unmittelbarer Sicherheitsgewinn abgeleitet werden. Bei der Planung von Strassensanierungsprojekten und bei der Untersuchung von Unfallschwerpunkten werden jeweils bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite berücksichtigt. Dabei wird in der Regel festgestellt, dass auf Kantonsstrassen allfällige Sicherheitsdefizite auch mit anderen Massnahmen behoben werden können als mit der Einführung von Tempo 30.

3.2.8 Zu Frage 8: Wie gedenkt der Regierungsrat den in der BFU-Stellungnahme vom 10. November 2020 geforderten Paradigmawechsel zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf Hauptverkehrsachsen umzusetzen? Welche Geschwindigkeitsregime auf Strassen grundsätzlich gelten sollen und welche Bedürfnisse Strassenräume erfüllen müssen, ist auch abhängig von grundsätzlichen gesellschaftlichen Haltungen und Werten. In den letzten Jahren war diesbezüglich ein Wandel festzustellen. Vor diesem Hintergrund und unter der Voraussetzung der Verhältnis- und Zweckmässigkeit können wir uns in Zukunft Tempo 30-Strecken auch auf verkehrsorientierten Strassen innerorts vorstellen.

3.2.9 Zu Frage 9: Wie stellt sich der Regierungsrat zur beabsichtigten Vereinfachung der Bestimmungen zur Einführung von Tempo 30-Anordnungen, um das Verkehrssicherheitsdefizit in Städten und Dörfern nachhaltig anzugehen? In der Antwort auf eine diesbezügliche nationalrätliche Motion (Grüne Fraktion, Motion Nr. 20.4134 vom 24. September 2020) hält der Bundesrat in seiner Antwort vom 25. November 2020 fest, dass er die Einführung von Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen im Rahmen einer kommenden Revision der Rechtsgrundlagen vereinfachen will. Für verkehrsorientierte Strassen lehnt er eine solche Vereinfachung ab. Es soll weiterhin im Einzelfall vertieft geprüft werden, ob eine solche Massnahme zweck- und verhältnismässig ist. Wir werden uns im Rahmen des entsprechenden Vernehmlassungsverfahrens zu einer allfälligen Gesetzesrevision äussern.

Christof Schauwecker (Grüne). Die Grüne Fraktion dankt dem Regierungsrat herzlich für die aufschlussreichen Antworten zu den von mir gestellten Fragen. Vorneweg möchte ich als Interpellant meine Befriedigung ausdrücken. Im letzten Jahr war ich arbeitsbedingt bei verschiedenen Kunden in Genf, um Inspektionen für diverse Nachhaltigkeitslabels durchzuführen. Roberto Conti hat sie vorhin aufgezählt. Um am schnellsten und am pandemiesichersten von A nach B zu gelangen, hatte ich mein Klappfahrrad mit dabei. So bin ich durch die Genfer Strassen geflitzt. Dabei sind mir die vielen, u.a. auch verkehrsorientierten und zum Teil dreispurigen Strassen mit Tempo 30 aufgefallen. Die Strassen mit Tempo 30 sind jeweils markiert mit der Aufschrift «Tempo 30 pour moins de bruit et plus de sécurité». In Genf ist klar: Tempo 30 ist keine Schikane für den motorisierten Verkehr. Man ist stolz darauf, etwas Konkretes und Kostengünstiges für die Strassensicherheit und für die Lärmreduktion zu unternehmen. Mit dem Wissen, dass man eine internationale Schweizer Grossstadt nicht 1:1 mit unserem Kanton Solothurn vergleichen kann, sei es das urbane Olten oder das ländliche Ramiswil, hat mich der Genfer Tempo 30-Stolz trotzdem sehr beeindruckt und inspiriert. Gerne möchte ich auf einzelne Punkte der Interpellationsantwort eingehen. Bei der Antwort 1 kann man herauslesen, dass es bei uns im Kanton kein offizielles und einheitliches Verfahren gibt, wie die Gemeinden an den Kanton gelangen können, wenn sie auf Kantonsstrassen auf ihrem Gemeindegebiet Tempo 30 respektive eine Temporeduktion einführen möchten. Das heisst jedoch nicht, dass es für die Gemeinden unmöglich ist, dies beim Kanton zu beantragen. Es bedeutet aber auch, dass jedes Gesuch als Einzelfall behandelt wird. Dies lässt wiederum vermuten, dass nicht systematisch sichergestellt ist, dass alle Gesuche mit den gleichen Ellen bemessen werden. Das finden wir bemerkenswert und regen an, da eine gewisse Systematik hineinzubringen. Zur Antwort 2: Wir nehmen zur Kenntnis, dass beim Beurteilen von Temporeduktionsgesuchen von Gemeinden nach den Kriterien, die die nationale Signalisationsverordnung vorgibt, gehandelt wird. Etwas anderes haben wir auch nicht erwartet. Die vier Kriterien, die der Artikel 108 der genannten Verordnung stellt, bieten jedoch einen gewissen Interpretationsspielraum. Vor allem hinter dem Grundsatz der sogenannten Wahrung der Verhältnismässigkeit kann durchaus auch ein Unwillen zur Einführung von Tempo 30 versteckt werden. Verhältnismässigkeit, das wissen wir hier alle, ist je nach Kreativität ein äusserst dehnbarer Begriff. Wir sind gespannt, wie das die neue Chefin des Bau- und Justizdepartements (BJD), Frau Regierungsrätin Sandra Kolly, interpretiert. Zur Antwort 5: Wir nehmen zur Kenntnis, dass bis jetzt

auf keiner sogenannten verkehrsorientierten Kantonsstrasse im Siedlungsgebiet Tempo 30 vom Kanton in Betracht gezogen wurde. Das Festhalten an der Unterscheidung zwischen den verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen stellen wir zudem an dieser Stelle in Frage. Wir würden dies gerne einmal debattieren. Für uns ist die Unterscheidung zwischen Strassen im Siedlungsgebiets und Strassen ausserhalb des Siedlungsgebiets zentraler. Eine Einteilung zwischen Strassen, die hauptsächlich vom motorisierten Verkehr benutzt werden und von Strassen, die auch von Fahrrädern oder von Fussgängerinnen und Fussgängern zwecks Querung oder mangels Trottoir genutzt werden, wäre für uns eine sinnvollere Kategorisierung. Das ist ganz ähnlich, wie das die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) sieht. Ich verweise auch auf den Text und auf die Antwort zur Frage 6. Eine weitere Bemerkung zur Antwort 6 möchte ich an dieser Stelle gerne noch anfügen. Wir nehmen wohlwollend zur Kenntnis, dass sich der Regierungsrat durchaus vorstellen kann, das Tempo 30-Verkehrsregime auch auf sogenannte verkehrsorientierte Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet einzuführen. Wiederum wird jedoch auf «gewisse Voraussetzungen» und auf die «Interessensabwägung» verwiesen. Es würde mich interessieren, was das genau bedeutet. Wir beobachten, wie das gehandhabt wird. Zusammengefasst: Wir nehmen zur Kenntnis, dass Tempo 30 künftig vermehrt in Betracht gezogen und hoffentlich auch auf Kantonsstrassen innerhalb des Siedlungsgebiets umgesetzt wird. Wir sehen aber auch, dass sich die Gemeinden immer noch vehement dafür einsetzen müssen, wenn sie auf einer durch ihre Gemeinde verlaufenden Kantonsstrasse Tempo 30 einführen wollen. Ich habe bereits eingangs meines Votums meine Befriedigung über die Antwort zur Interpellation geäussert. Wir stellen zusammengefasst allerdings fest, dass im Bereich von Tempo 30 auf Kantonsstrassen noch ein grosses Verbesserungspotential besteht. Um den Rahmen zu schliessen: Plus de sécurité et moins de bruit - pas seulement à Genève, mais aussi chez nous à Soleure.

Simon Esslinger (SP). Ramiswil kann man aufnehmen, denn aufgrund meiner Passwang-Inspektionen fahre ich regelmässig auch durch Ramiswil. Tempo 50 ist dort zwar angeschrieben, aber man könnte auch locker mit 80 km/h oder 100 km/h hindurchfahren. Das sind heute unsere Standards. Eine sehr breite Strasse führt durch Ramiswil. Seit der letzten Interpellation sind zehn Jahre vergangen. Es handelte sich damals um eine Interpellation von Daniel Urech. Was ist in den letzten zehn Jahren passiert? In Paris gilt seit dieser Woche Tempo 30. Ich schätze die Franzosen und Französinnen etwa gleich autoaffin ein, wie das die Schweizer und Schweizerinnen sind. Ich stelle auch fest, dass einen in Frankreich bei der Durchfahrt durch ein Dorf jeweils eine extreme Fahrbahnschwelle erwartet und Tempo 30 gilt. Das sind die Realitäten in Frankreich. Was ist bei uns in der Schweiz passiert? Als Beispiel nenne ich Seewen. Bezüglich Geschwindigkeit hat die Bevölkerung von Seewen erstaunt zur Kenntnis genommen, dass beim Baslerweiher für Amphibien und Frösche das Tempo reduziert wird, und zwar befristet während der Setz- und Laichzeit. Das hat der Kanton Solothurn geschafft. Gleichzeitig - noch einmal eine Geschichte aus Seewen - hat man im letzten Jahr die Kantonsstrasse im Ortskern verbreitert. Nachdem eine natürliche Verengung nicht mehr da war, hat man eine Verbreiterung um einen Meter vorgenommen. Das Argument war, dass der Strassenlinienplan, der aus dem Jahr 2000 stammt, verbindlich ist und eingehalten werden muss. Das ist auch so geschehen. Man verbreitert nach wie vor Kantonsstrassen. Spannend ist auch, was zuvor schon geschehen ist. Im Jahr 2005 hat man in Köniz auf einer Kantonsstrasse mit seinerzeit 17'000 Fahrzeugen pro Tag erfolgreich Tempo 30 eingeführt. Heute, und das haben wir vorher auch schon gehört, ist es für die Gemeinden ausserordentlich anspruchsvoll, irgendwelche Lösungen zu finden, wenn es um die Geschwindigkeit geht. Es bedarf einer Gesamtkonzeption für das ganze Dorf. Das kann ich nachvollziehen. Trotzdem ist es so, dass es bereits einem Hindernislauf gleichkommt, wenn man fordert, dass eine Tempo 60-Tafel allenfalls aufgrund der neuen Siedlungsgegebenheiten um 50 Meter oder um 100 Meter verschoben werden soll, geschweige denn, wenn eine Strassensanierung vorgenommen wird und man dort vorher über Jahrzehnte einen Fussgängerstreifen aufgemalt hat. Wenn die Strassensanierung beendet ist, sind für den Fussgängerstreifen dann auch mindestens drei Schreiben seitens des Gemeinderats sowie ein Gutachten nötig, damit er allenfalls wieder aufgemalt werden kann. Das möchte ich hier am Rande bemerken. Die Komplexität und der Aufwand sind für die Gemeinden ausserordentlich. Insofern nimmt die Fraktion SP/Junge SP die Zeichen des Regierungsrats mit einer erfreuten Gesinnung zur Kenntnis und zählt auch stark darauf, dass die Bereitschaft und Offenheit bis zu den Mitarbeitenden getragen wird, die letztendlich im Dialog mit den Gemeinden für die Umsetzung von solchen Projekten verantwortlich sind. Die Fraktion SP/Junge SP ist mit den Antworten zufrieden.

Martin Flury (FDP). Christof Schauwecker hat Genf angesprochen. Wer schon einmal in Genf war, der weiss, dass das Verkehrsaufkommen dort so hoch ist, dass man gar nie 30 km/h fahren kann. Daher kann man beruhigt Tempo 30 einführen. Wenn ich jeweils in Genf bin, so wäre ich froh, wenn ich mit Tempo

30 fahren könnte. Das ist quasi unmöglich - ausser morgens um 3 Uhr, dann geht es. Aus unserer Sicht ist es nicht zielführend, die Hauptstrassen innerorts auszubremsen. Die Blaulichtorganisationen würden damit behindert, so auch der Busverkehr. Zudem würde ein Fluchtverkehr in die Quartiere entstehen. Und das will niemand. Wir sind der Ansicht, dass der Regierungsrat die Fragen gut beantwortet hat.

Edgar Kupper (CVP). Die Fragen dieser Interpellation wurden aus unserer Sicht ausführlich und gut beantwortet. Zur Frage 1: Unsere Fraktion stützt das Vorgehen und den Prozess des Amts für Verkehr und Tiefbau (AVT), wie das hier beschrieben ist, wenn Gesuche für Tempo 30-Zonen von Gemeinden eingehen. Wir stützen es, wie es heute abläuft und so wie das in der inhaltlichen Beurteilung nach den neuesten Grundsätzen und Erkenntnissen gehandhabt wird. Unsere Fraktion hat sich über die Frage 6 länger unterhalten. Die Mehrheit unserer Fraktion stützt die neuere, differenzierte Vorgehensweise und kann sich vorstellen, wie das der Regierungsrat auch ausführt, dass auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 30-Zonen eingerichtet werden könnten. Das darf jedoch klar nur nach gründlicher Abklärung, nach Gutachten und Interessensabwägungen erfolgen. Dazu gehört auch ein enger Austausch mit der Standortgemeinde. Bei uns kam aber auch die Frage auf - Christof Schauwecker hat das in seinem Votum auch erwähnt - wie die Definition von siedlungsorientierten oder verkehrsorientierten Kantonsstrassen lautet. Die neue Regierungsrätin kann uns dazu bestimmte Erörterungen dazu geben. Gestern konnte ich noch mit einem Strassenplaner sprechen und dabei haben wir das Thema Tempo 30 angesprochen. Er hat mir auf den Weg gegeben, dass Tempo 30-Zonen grundsätzlich mit Rechtsvortritt ausgestaltet werden. Es gibt kaum eine Tempo 30-Zone, bei der man darauf verzichten will. Der Verkehrsplaner hat die Idee, dass man die Tempo 30-Zonen mit Rechtsvortritt ausgestaltet. Das dürfte in verkehrsorientierten Strassenabschnitten nicht ganz einfach sein.

Jonas Walther (glp). Tempo 30 ist und bleibt ein emotionales Thema. Ob Sinn oder Unsinn steht hier nicht zur Debatte und dafür bin ich im Moment durchaus dankbar. Ich kenne die Situation in den verschiedenen Ortsteilen der Gemeinde Buchegg ein wenig, in der ich selber zuhause bin. In einem historisch gewachsenen Dorf ist wenig Platz und der Raum zwischen den Liegenschaften ist äusserst knapp. In vielen Dörfern besteht nicht einmal die Möglichkeit, ein Trottoir zu führen oder die Strassenbreiten nach Norm einzuhalten. Dadurch ergeben sich gefährliche Situationen. Die Belastung für die direkten Anwohner ist echt hoch. Das kann ich bestätigen. Ich habe selber in einem Haus gewohnt, in dem ich das Gefühl hatte, dass die Kantonsstrasse bei mir durch das Wohnzimmer hindurch führen würde. Bei den aufgeworfenen Fragen geht es vor allem um den Prozess und um die Rolle des Kantons, hier im Speziellen um diejenige des AVT. Wir finden es befremdend, dass es kein eigentliches Verfahren gibt, das es den Einwohnergemeinden ermöglicht, Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gemeindegebiet zu beantragen und dass daraufhin eine Amtsleitung die Antwort zuhanden der kommunalen Behörden verfassen kann. Ich kenne durchaus den Spruch: Wer zahlt, befiehlt. Aber wir stören uns etwas daran, dass der Kanton die Anliegen der Gemeinden teilweise übergeht. Diese Erfahrungen haben wir zumindest im Bucheggberg gemacht. Wir finden es in der Konsequenz nachteilig, dass den Gemeinden im Anschluss kein Rechtsweg offen steht. Schlussendlich sind wir der Meinung, dass die Auseinandersetzung mit der Thematik Tempo 30 auf jeden Fall auf Gemeindegebiet auch innerhalb der Gemeinden erfolgen müsste. Wir gehen davon aus, dass die Einwohner und Einwohnerinnen der betroffenen Gemeinden am besten über die Situation beziehungsweise über die Belastung Bescheid wissen. Wir wünschen uns eine offenere und konstruktivere Haltung des Kantons und der Verwaltung sowie allenfalls auch eine gute Portion Kreativität. Wir danken dem Interpellanten bestens für die aufgeworfenen Fragen und dem Regierungsrat für die Beantwortung.

Johannes Brons (SVP). Tempo 30 auf Kantonsstrassen: In zehn Jahren haben neun Gemeinden um die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassenabschnitten angefragt. Dazu habe ich auch von Schönenwerd gelesen. Damals war die Schmiedenstrasse wirklich eine siedlungsorientierte Kantonsstrasse. Sie wurde dann an Schönenwerd als Gemeindestrasse abgetreten, da sie von der Oltnerstrasse - das ist die Kantonsstrasse - via Schmiedengasse nach Eppenberg führt und von dort in Wöschnau in die Kantonsstrasse mündet. Dort hat es tatsächlich Sinn gemacht, eine Tempo 30-Zone einzuführen. An dieser Strasse befinden sich Schulhäuser und es ist ein Schulweg. Zudem führt die Strasse als Schleichweg nach Entfelden. Die Strasse war auf jedem Navigationsgerät als Kantonsstrasse eingetragen. Aber es wäre sicher fehl am Platz, jetzt das Tempo auf der verkehrsorientierten Oltnerstrasse in Schönenwerd auf 30 km/h zu beschränken. Mit der heutigen Praxis mit Parkplätzen, Verengungen, Bäumen, Fussgängerstreifen mit Inseln und Bushaltestellen auf der Strasse ist es fast nicht mehr möglich, vor allem bei viel Verkehr, mit 50 km/h zu fahren. Real ist es heute so, dass ich mit dem Auto mit einer Geschwindigkeit zwischen 30 km/h und 40 km/h durch Schönenwerd fahre. Auch sehe ich die gleiche Situation als weite-

res Beispiel in der Nachbargemeinde Niedergösgen. Es heisst nicht, dass ich mit dem Auto 50 km/h fahren muss. Ich kann auch mit 30 km/h fahren - ein angepasstes Tempo, situativ. So steht es im Gesetz geschrieben. Vielerorts, wo eine Tempo 30-Zone auf Kantonsstrassenabschnitten geplant wird, zeigt sich, dass die Bevölkerung das via Volksabstimmung gar nicht will, wie das zum Beispiel die Tempo 30-Zone in Hägendorf zeigt. Der dortige Plan wurde mit 70% zu 30% hochkantig abgelehnt.

Bruno Vögtli (CVP). Man sieht, dass Christof Schauwecker kein Unternehmer ist. Wenn man jeden Tag zehn Monteure mit Montagewagen zu den Kunden in die Nordwestschweiz schickt, welche stets mit Staus und Parkproblemen zu kämpfen haben, wenn man in der Stadt Basel Parkkarten bei der Polizei organisieren und dafür noch einen Beitrag zahlen muss - und dann kommt der Vorschlag mit Tempo 30 auf Landstrassen? Jeder Gewerbetreibende in diesem Saal kennt die Probleme und kann mir zustimmen. Wir vom Gewerbe verlieren wie erwähnt viel Zeit. Das kostet Geld. Es würde die Anfahrtszeiten zu den Kunden verlängern und diese Zeit können wir den Kunden nicht verrechnen. Es gibt gewisse Gemeinden, die prüfen auf ihren Hauptstrassen von 23 Uhr abends bis morgens um 5 Uhr eine Umstellung auf Tempo 30. Das kann ich verstehen. Mit Tempo 30 oder Tempo 50 verbessern sich weder das Klima noch der Lärm.

André Wyss (EVP). Ich knüpfe an das Votum von Jonas Walther an, denn auch durch das schöne Rohr führt eine Strasse, die so breit ist, dass sich zwei Autos gerade knapp noch kreuzen können. Daher gibt es dort natürlich weder ein Trottoir noch einen Radstreifen. Aufgrund der Geschichte, der Topografie und der Grösse von Rohr ist die Kantonsstrasse, die dort hindurchführt, gleichzeitig Durchgangsstrasse und auch Quartierstrasse. Wieso man durch diese enge und unübersichtliche Stelle mit 50 km/h hindurchfahren darf, ist für uns Rohrer seit jeher ein Rätsel. Zwar gibt es glücklicherweise viele vernünftige Autofahrer, die angesichts dieser engen und unübersichtlichen Situation und dank gesundem Menschenverstand das Tempo von sich aus reduzieren. Aber wir alle wissen, dass es auch die anderen gibt, die in Anbetracht der Beschränkung auf 50 km/h diese Limite gerne ausreizen oder manchmal sogar überschreiten. Zum Glück sind unsere Kinder sensibilisiert, so dass bisher noch nie etwas passiert ist. Wieso man für solche Geschwindigkeitsveränderungen zuerst noch ein Gutachten braucht, wie das unter Frage 2 erwähnt wird, kann ich nicht nachvollziehen. Wenn eine Regelung auf Tempo 30 in Rohr nicht möglich ist, dann frage ich mich: Wo dann? Immerhin stimmt mich die Beantwortung auf die Fragen 6 und 8 optimistisch, in denen eine gewisse Offenheit für Tempo 30-Strassenabschnitte als vorstellbar erwähnt wird. Ich bin der Meinung, dass die Frage, welche Geschwindigkeit auf einer Strasse gelten soll, nicht davon abhängig sein soll, um welche Strassenkategorie es sich handelt, sondern darum, wie die Situation sich präsentiert. Schliesslich sind wir uns auch auf der Autobahn gewohnt, dass im Normalfall Tempo 120 gilt. Aber regelmässig wird dort das Tempo reduziert, je nach Situation, um eine höhere Sicherheit zu erlangen. Wieso soll das nicht auch auf den Kantonsstrassen möglich sein?

Remo Bill (SP). Zur Temporeduktion auf Kantonsstrassen nenne ich ein Beispiel aus der Stadt Grenchen. Die Begegnungszone Zentrum in Grenchen ist ein überzeugendes Beispiel, wie eine Temporeduktion auf einer Kantonsstrasse als Chance für eine Umgestaltung genutzt werden kann. Bis im Frühjahr 2002 haben täglich 14'200 Fahrzeuge das Zentrum von Grenchen durchquert. Die zum Teil vierspurige Strasse hat die Stadt in zwei Teile zerschnitten. Ein ebenerdiges Queren im Zentrumsbereich war jahrelang nicht mehr möglich. Als flankierende Massnahme wurde in Grenchen ein Konzept umgesetzt, dass das Ortszentrum stark vom motorisierten Verkehr entlastet, den öffentlichen Raum wieder erlebbar macht und den Geschäften im Zentrum neue wirtschaftliche Impulse ermöglicht. Der Transitverkehr konnte nach der Eröffnung der Autobahn im Jahre 2002 verlagert werden. Über 5000 Fahrzeuge queren weiterhin das Zentrum, allerdings mit einem schmaleren Fahrbahnquerschnitt, mit langsamerem Tempo und in Koexistenz mit den Fussgängern und den Velofahrenden. Die Autofahrer und Autofahrerinnen durchfahren das Zentrum in langsamem Tempo und mit grosser Rücksicht. Die Zerteilung der Stadt wurde mit dem Umbau und der Temporeduktion aufgehoben. Alte und neue Geschäftsnutzungen bilden über die Solothurnstrasse hinweg eine neue städtebauliche Einheit und tragen damit zur Entwicklung des Zentrums der Stadt Grenchen bei. Das erwähnte Beispiel der Stadt Grenchen zeigt, dass Ortsdurchfahrten mit Temporeduktion auf Kantonsstrassen und gezielten baulichen Massnahmen zu einer Win-Win-Situation für alle werden können.

Christof Schauwecker (Grüne). Ich würde gerne ein paar Repliken geben. Ich muss ganz offen zugeben: Ja, ich bin kein Unternehmer. Trotzdem verstehe ich, dass Tempo 30 und die Parkplatzsuche nichts miteinander zu tun haben. Es geht auch nicht darum, dass man Tempo 30 auf Landstrassen einführen will. Da kann ich so nicht stehen lassen. Weiter möchte ich noch auf etwas zurückkommen, das Edgar Kupper

in seinem Votum angesprochen hat. Es trifft zu, dass in Tempo 30-Zonen grundsätzlich die Rechtsvortritt-Regel gilt. Es gibt aber auch die Möglichkeit von Tempo 30-Strecken, in denen das Vortrittsregime wieder anders ausgestaltet werden kann. So gesehen heisst Tempo 30 nicht gleich Rechtsvortritt. Ich komme noch zu einer weiteren Replik. In der Stadt Genf kann man durchaus mit mehr als 30 km/h fahren, und zwar mit dem Fahrrad.

Richard Aschberger (SVP). Keine Sorge, ich halte mich kurz. Genf wurde nun etwa zehn Mal genannt. Wie es der Zufall so will, bin ich am Sonntag rund um diesen schönen See gefahren, alles in Genf auf der Hauptstrasse. Auf dieser Prachtsallee gilt nicht Tempo 30. Man muss nicht das Gefühl haben, dass dort alles verkehrsberuhigt ist und die Kinder auf der Strasse spielen. Dem ist nicht so. Die Hauptstrasse rings um den See kann mit 50 km/h befahren werden.

Sandra Kolly (Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements). Ich möchte gerne auf zwei, drei Punkte eingehen. Verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Strassen: Vereinfacht gesagt, sind verkehrsorientierte Strassen primär auf die Anforderungen der Autos ausgerichtet. Siedlungsorientierte Strassen spielen aus Sicht der Autos eine untergeordnete Rolle. Es sind die Strassen, die in die Quartiere führen und man damit rechnen muss, dass man dort vermehrt auf Fussgänger, Kinder und Velofahrer trifft. Ich nehme gerne noch zu einzelnen Punkten Stellung. Wir stellen beim Kanton fest - und ehrlich gesagt, auch ich, als ehemalige Kantonsrätin - dass ein Sinneswandel stattgefunden hat. Aber das ist nicht nur beim Kanton der Fall, sondern auch bei den Gemeinden. Ich kann mich erinnern, als wir uns vor Jahren in Neuendorf für Tempo 30 ausgesprochen haben, gab es an der Gemeindeversammlung einen Ansturm von Personen, die sich dagegen ausgesprochen haben. Jetzt sind es tatsächlich vermehrt die Gemeinden, die auf den Kanton zukommen. Sie bitten darum, Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen einführen zu können. Sie erhoffen sich dadurch weniger Lärm und mehr Sicherheit. Ich verstehe es, wenn man das Gefühl hat, dass sich der Kanton so kompliziert verhält und dass es keine einheitliche Systematik gibt. Auch hier wird es einen Wandel geben, weil das Thema aufkommt. In der Vergangenheit war es wohl einfach weniger aktuell, als dies jetzt der Fall ist. In den letzten zehn Jahren betraf es nur neun Gemeinden. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass es zu einer gewissen Vereinheitlichung kommt respektive dass man es in einer Verordnung regelt. Aber es gibt Vorschriften vom Bund, die wir nicht einfach umgehen können. Das haben wir in der Frage 2 ausgeführt. Wir können nicht alleine etwas als gut befinden. Es braucht ein Gutachten. Aus der Stellungnahme zur Frage 9 können Sie entnehmen, dass eine Motion hängig ist. Der Bundesrat sagt, dass er bei den siedlungsorientierten Strassen bereit ist, im Rahmen einer kommenden Revision die Bedingungen herabzusetzen. Aber bei den verkehrsorientierten Strassen will er das nicht. Es braucht immer noch ein Gutachten. Es ist nicht so, dass wir beim Kanton etwas umständlich sind. Es sind uns in gewissen Bereichen die Hände gebunden. Übrigens hat die Vernehmlassung noch nicht stattgefunden. Wir konnten uns noch nicht dazu äussern. Wir haben aber erläutert, dass wir bereit sind, die verkehrsorientierten Gesuche gerne zu prüfen. Wie erwähnt hat auch beim Kanton ein gewisses Umdenken stattgefunden. Positive Beispiele von anderen Gemeinden, die immer wieder erwähnt werden, sind Köniz und Lyss. Sie haben offenbar sehr gute Tempo 30-Konzepte. Wir sind aber auch der Auffassung, dass es ein Konzept von einer Gemeinde braucht. Es muss ein Bestandteil einer Ortsplanung sein. Zudem soll aufgezeigt werden, was tatsächlich die Vorteile für die Gemeinde sind. Wir sind dann gerne bereit, eine Prüfung vorzunehmen. Es gibt stets beide Seiten. So hat man auch hier im Rat die Meinungen gehört. Tempo 30 - mehr braucht es nicht, es ist alles gut. Tatsächlich gibt es immer kritische Stimmen. Sie kommen nicht zuletzt auch von den Busbetrieben, die befürchten, ihre Fahrpläne nicht mehr einhalten zu können. Wir befinden uns stets in einem gewissen Spannungsfeld. Daher sind wir darauf bedacht, allen Seiten Gehör zu verschaffen und eine Interessenabwägung zu treffen. Wir sind aber bereit und werden uns auch entsprechend bei dieser Vernehmlassung äussern.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Besten Dank für diese Erläuterungen. Der Interpellant hat sich von der Antwort befriedigt gezeigt. Damit ist das Geschäft abgeschlossen. Ich möchte gerne meine Einschätzung zum heutigen Tag abgeben. Ich bin nicht ganz befriedigt. Ich möchte nicht sagen, dass wir unterirdisch unterwegs sind, was das Tempo betrifft. Aber Tempo 30 wäre wohl schon viel. Ich denke, dass wir uns eher im Bereich Langsamverkehr bewegen. Das ist auch gut, ich habe da nichts dagegen einzuwenden. Wir hatten nun eine Eingewöhnungsphase und das braucht eine gewisse Zeit. Vor dem Kantonsratsausflug möchte ich uns nicht überlasten, damit wir den Ausflug geniessen können. Streng genommen könnten wir noch mit einem Geschäft beginnen. Ich bin aber der Meinung, dass dies den Rahmen sprengen würde, daher verzichte ich darauf. Am nächsten Mittwoch müssen wir im Langsamverkehrsbereich einen Gang zulegen. Unsere Geschäfte sind alle wichtig, aber es hat auch solche darun-

ter, die langsam dringend werden. Daher müssen wir nächste Woche darauf achten, dass wir sie noch behandeln können. Ich werde mein Scherflein dazu beitragen. Ich habe noch einen letzten Hinweis für den Kantonsratsausflug. Wir können alle unbesorgt das Essen geniessen, denn selbstverständlich ist es auch vegetarisch und regional. Das Essen findet im BKW-Werkhof in einer grossen Halle statt. Wir haben Ihnen hier den Durchzug schon angewöhnt, es wird dort ähnlich wie hier im Kantonsratsaal sein. Das gilt als kleine Vorwarnung. Ich freue mich, Sie alle kurz vor 14 Uhr in Luterbach wieder zu sehen. Bis dann. Ich wünsche Ihnen einen guten Appetit.

Schluss der Sitzung um 12:05 Uhr