

15. Sitzung

Mittwoch, 8. September 2021, 08:30

Solothurn, Kantonsratssaal

Vorsitz: Hugo Schumacher, SVP, Präsident

Redaktion: Myriam Ackermann, Parlamentsdienste

Anwesend sind 97 Mitglieder. Abwesend mit Entschuldigung: Andrea Meppiel, Sarah Schreiber, Luzia Stocker

DG 0156/2021

Begrüssung und Mitteilungen des Kantonsratspräsidenten

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Sehr verehrte Mitglieder des Kantonsrats, sehr geehrte Mitglieder des Regierungsrats, liebe Mitarbeiter und Gäste, ich begrüsse Sie ganz herzlich zu unserem dritten Sitzungstag dieser Session. Es ist ein Kraftakt vor dem Festakt, den wir hinlegen sollten. Wir haben eine wichtige und gedrängte Traktandenliste. Ich weiss, dass man als Präsident keinen Einfluss auf die Voten nehmen kann. Gerne möchte ich mit gutem Beispiel vorangehen und mich bei der Begrüssung ganz kurz halten. Wie es üblich ist, wenn wir den Sessionstag um 12 Uhr beenden, verzichten wir auf eine Pause. Ich habe es am letzten Mittwoch zwar nicht so gehandhabt. Es ist aber in diesem Sinn nichts, das wir ihnen wegnehmen, sondern ich habe Ihnen die Pause das letzte Mal gewährt und diese Zeit fehlt nun. Selbstverständlich werden wir eine Lüftungspause einlegen. Nun möchte ich in die Traktandenliste einsteigen.

ID 0176/2021

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

Es liegt vor:

- a) Wortlaut der dringlichen Interpellation vom 31. August 2021 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 7. September 2021:

1. Interpellationstext. 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 «Verkehrs-anbindung 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, Verkehrs-anbindung 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 Verkehrs-anbindung Thal nicht geltend gemacht werden. Das Projekt Verkehrs-anbindung 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 Verkehrs-anbindung 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 Verkehrs-anbindung Thal, obwohl durch das Gutachten vorgespurt, auch formaljuristisch von Seiten des Verwaltungsgerichts definitiv geklärt sind?
2. Wie hoch waren die Planungskosten für die Verkehrs-anbindung 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 Verkehrs-anbindung 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 Verkehrs-anbindung 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 Verkehrs-anbindung Klus dem Parlament eine Senkung der Motorfahrzeugsteuer vorschlagen?

2. *Begründung.* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Dringlichkeit.* Der Kantonsrat hat am 1. September 2021 die Dringlichkeit beschlossen.

4. *Stellungnahme des Regierungsrates*

4.1 *Zu den Fragen*

4.1.1 *Zu Frage 1: Beabsichtigt der Regierungsrat die Volksabstimmung vom 26. September 2021 zu verschieben, bis die rechtlichen Fragen zur Verkehrs-anbindung Thal, obwohl durch das Gutachten vorgespurt, auch formaljuristisch von Seiten des Verwaltungsgerichts definitiv geklärt sind?* Wir sehen keinen Anlass, die Volksabstimmung vom 26. September 2021 über den Verpflichtungskredit zum Bau der Verkehrs-anbindung (VA) Thal zu verschieben. Das Gutachten bildet gemäss Art. 7 Abs. 3 des Gesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) eine der Grundlagen der Interessenabwägung, welche dem Verwaltungsgericht beim aktuellen Verfahrensstand als Entscheidbehörde obliegt. Daher ist es falsch, von einer «formaljuristischen» Klärung auszugehen. Der Bau der VA Thal bedingt sowohl einen rechtskräftigen Entscheid über den Erschliessungsplan der VA Thal sowie einen Beschluss über den Verpflichtungskredit für das Vorhaben. Die Vorgehensweise, dass die beiden unabhängigen Verfahren nicht sequenziell, sondern parallel durchgeführt werden, ist rechtens, üblich und prozessökonomisch sinnvoll. Die Frage nach der Rechtmässigkeit der Durchführung voneinander unabhängiger Verfahren zur Planegenehmigung und für den Kreditbeschluss wurde eingehend abgeklärt. Gemäss Bundesgericht lässt sich

keine auf Bundesrecht basierende Pflicht zur verfahrensrechtlichen Vereinigung von Kreditbewilligung und Strassenprojektgenehmigung ableiten (BGE 117 1b 35 E.3e). Eine Umfrage in den Kantonen Aargau, Basel-Stadt und Bern ergab, dass getrennte Kredit- und Planbeschlussverfahren üblich sind.

4.1.2 Zu Frage 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? Die seit dem Jahr 2009 aufgelaufenen Planungskosten für die VA Thal belaufen sich auf rund 3.4 Mio. Franken. Mit dem nun vorliegenden Projekt wird, basierend auf Fachgutachten und umfangreichen Abklärungen, den Schwächen des Vorläuferprojektes Rechnung getragen. Letzterem stand der kantonale Heimatschutz seinerzeit ablehnend gegenüber. Beim aktuellen Projekt hingegen würdigt der kantonale Heimatschutz die erzielten Optimierungen und hat gegen den aufgelegten Erschliessungsplan folglich keine Einsprache erhoben. Die seit dem Jahr 2009 durchgeführten Planungsarbeiten richten sich nach der Norm SIA 103 (Ordnung für Leistungen und Honorare der Bauingenieurinnen und Bauingenieure) und umfassen in einem ersten Schritt ein umfangreiches Variantenstudium, aus welchem die nun vorliegende Lösung hervorging. Bereits in dieser frühen Planungsphase wurden die Umweltverbände und der Solothurner Heimatschutz in die Entscheidungsfindung miteinbezogen. Zudem wurde ein externes Gutachten bezüglich Genehmigungsfähigkeit eingeholt. In einem weiteren Planungsschritt erfolgte die Erarbeitung einer ergänzenden Mobilitätstrategie, mit welcher die Zweckmässigkeit der VA Thal bestätigt wurde. Nachfolgend wurde - basierend auf Plänen in der Qualität eines Vorprojektes - das Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Daraus resultierende Beiträge wurden, soweit zweckmässig, in das Projekt eingearbeitet. Das schliesslich erarbeitete Bauprojekt/Auflageprojekt, in welchem die Kosten mit einer Genauigkeit von 10% ausgewiesen werden, bildet praxisgemäss die Grundlage für den Kostenvoranschlag resp. die Kreditbotschaft und den Erschliessungsplan. Bestandteil der Planungsarbeiten war insbesondere auch die Erstellung eines Umweltverträglichkeitsberichtes, der auf Plänen im Detaillierungsgrad eines Bauprojektes abstellt.

4.1.3 Zu Frage 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? Im Rahmen der Ämterkonsultation zum kantonalen Erschliessungsplan zur VA Thal wurden keinerlei grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben geäussert. Es wurde kein Gutachten der EKD / ENHK gefordert. Nach Art. 7 Abs. 1 NHG entscheidet im Fall der VA Thal die kantonale Fachstelle über die Notwendigkeit eines Gutachtens der ausserparlamentarischen Fachkommissionen. Die kantonale Fachstelle hat sich mit der Problematik vertieft auseinandergesetzt und stützte sich bei ihrer Beurteilung insbesondere auch auf die Empfehlungen des ISOS, wonach «jede Massnahme (..) zu unterstützen (sei), welche die historische Bedeutung des Städtchens betont und dessen Gebäude einer adäquaten Nutzung zuführt. (Zudem seien) Massnahmen zur Eindämmung der durch den Verkehr verursachten Lärm- und Luftbelastung (..) zu realisieren». Auch basierend auf eingeholten externen Fachgutachten ist die kantonale Fachstelle zum Schluss gelangt, dass aufgrund der positiven Gesamtwirkung des Projekts VA Thal auf die Einholung eines vorerwähnten Gutachtens verzichtet werden könne.

4.1.4 Zu Frage 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? Das nun vorliegende Gutachten bildet eine Grundlage, auf welcher das Verwaltungsgericht im Rahmen einer Interessenabwägung über die Recht- und Zweckmässigkeit des vorliegenden Projektes zu entscheiden hat. Entscheidbehörde und somit mit der Frage der Genehmigungsfähigkeit betraut ist beim aktuellen Verfahrensstand somit einzig das jeweils zuständige Gericht. Falls dieses zum Schluss gelangen sollte, das Projekt sei nicht zu genehmigen und sich das Projekt in der Folge nicht realisieren liesse, müssten die Projektierungskosten abgeschrieben werden. Der Beschluss, welcher durch die Gerichte kassiert werden kann, hat der Regierungsrat gefällt; dies auf der Basis einer sorgfältigen durch das Bau- und Justizdepartement erarbeiteten Planung. In Anbetracht der positiven Gesamtwirkung auf die entsprechenden Schutzziele sowie dem vom Bund garantierten kantonalen Verfassungsziel, «den Kanton in seiner kulturellen und regionalen Vielfalt zu erhalten und (...) zu festigen», erachtet der Regierungsrat das Projekt, welches die Anbindung eines ganzen Bezirks an den Kanton verbessern und manifestieren soll, weiterhin als rechtmässig und somit realisierbar.

4.1.5 Zu Frage 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? Es ist selbstverständlich, dass wir nur dann Kreditbeschlüsse für Projekte

beantragen, welche - unter Vorbehalt anderslautender Gerichtsentscheide - als genehmigungsfähig erachtet werden. Dem Risiko anderslautender Gerichtsentscheide wird mit einer sorgfältigen Planung unter Einbezug aller relevanter Stake-Holder Rechnung getragen. Eine Sequenzierung des planungsrechtlichen und des kreditrechtlichen Verfahrens hätte erhebliche Konsequenzen auf den Realisierungszeitraum von raumrelevanten Vorhaben und ist unzweckmässig.

4.1.6 Zu Frage 6: Wird der Regierungsrat aufgrund des Wegfalls der Verkehrsanbindung Klus dem Parlament eine Senkung der Motorfahrzeugsteuer vorschlagen? Die Bemessung der Höhe der Motorfahrzeugsteuer muss in den nächsten Jahren ohnehin überdacht werden. Wir würden es begrüßen, wenn hierzu der Bund gesetzgeberisch harmonisierend wirken würde. Eine diesbezügliche parlamentarische Initiative wurde vom Nationalrat angenommen. Die Debatte im Ständerat steht noch aus.

Markus Ammann (SP). Ich persönlich finde es in der Regel auch fraglich, wenn kurz vor einer Abstimmung ein Vorstoss genau zu diesem Abstimmungsthema eingereicht wird - und das erst recht, wenn das noch dringlich erfolgt. Trotzdem haben wir es in diesem Fall gemacht, mit Ihrer Zustimmung sogar dringlich und das hat natürlich einen Grund. Wir möchten nun aber keine Grundsatzdebatte über Sinn und Unsinn dieser geplanten Umfahrungsstrasse führen. Das würde wohl zu Recht in diesem Rat nicht mehr goutiert werden. Dieser Vorstoss war beileibe nicht geplant. Aber als wir im Juli 2021 vom Inhalt des Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) beziehungsweise der Eidgenössischen Kommission für Denkmalschutz (EKD) Kenntnis nehmen konnten, war es schon so, als wenn eine kleine Bombe platzen würde. Das ist übrigens ein Gutachten, das nicht von der Gegnerschaft, sondern vom Gericht bestellt wurde. Im Gutachten werden schwerste Bedenken bezüglich der Beeinträchtigung des Ortsbilds von nationaler Bedeutung des Städtchens Klus geäussert. Damit wird die Bewilligungsfähigkeit dieses Projekts als solches schlicht in Frage gestellt. Mit anderen Worten: Ein nationales Interesse zum Ortsbild und Denkmalschutz steht hier einem regionalen Interesse von - ich sage es etwas salopp - ein paar wenigen Stauminuten entgegen. Da mussten wir schon zuerst einmal leer schlucken. Die Medien schreiben nach der Veröffentlichung des Gutachtens lapidar: «Auch nach 60 Jahren bleiben Fragen offen.» Ziemlich erstaunlich. Und denn etwas weniger lapidar lesen wir fassungslos vor dieser Abstimmung: «Das letzte Wort der Umfahrung Klus haben nicht die Stimmbürgerinnen, sondern die Gerichte.» Nach dem Motto: «Schön, dass wir abstimmen konnten, aber jetzt schauen wir doch einmal, ob wir auch bauen dürfen.» Das muss in diesem Saal auch zu denken geben. Mit dieser doch überraschenden Situation blieb uns gar nichts Anderes übrig, als eine dringliche Interpellation einzureichen und sofort an die Öffentlichkeit zu gehen. Nur so konnten wir dem Regierungsrat noch einmal ein deutliches Zeichen geben, dass da etwas gewaltig schiefgelaufen ist und dass er eine allerletzte Chance hätte, das Ganze abzublasen. Warum das? Einfach gesagt, weil es unerträglich und staatspolitisch problematisch ist, über ein Projekt abstimmen zu lassen, bei dem die grundsätzliche Machbarkeit nicht einmal geklärt ist - und das, wie zitiert, nach 60 Jahren Planung. Ich möchte gerne auf ein paar Punkte etwas detaillierter eingehen. Allem Anschein nach hat man es nicht geschafft, eine umfassende Abklärung aller relevanten Fragen zu machen, bevor das Projekt dem Kantonsrat und dem Volk vorgelegt wurde. Und warum sich der Kanton keine besondere Mühe gibt und es nicht wahnsinnig eilig hat, dem Obergericht zu essentiellen Fragen eine Stellungnahme abzugeben und vermutlich am liebsten die Abstimmung abwarten würde, bevor er antwortet, wirft auch ein paar Fragen auf. Es wirft vor allem kein gutes Licht auf den Regierungsrat und auf die Verwaltung, auf die bisherige Arbeit am Projekt und das überstürzte Vorgehen zur Abstimmung. Es wird ein Rätsel des Regierungsrats bleiben, warum man die Abstimmung nach 60 Jahren Suche nicht noch um ein halbes Jahr verlängern konnte, damit die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen wenigstens wissen, über was sie abstimmen und ob das wirklich gebaut werden kann. Der Regierungsrat versteckt sich unseres Erachtens hinter seiner gebetsmühlenartig wiederholten Formel, dass die Planungsverfahren und Verfahren zum Verpflichtungskredit durchaus parallel behandelt werden können. Das sei üblich. Damit macht er sich unseres Erachtens die Frage etwas zu einfach. Er suggeriert damit nämlich, dass die beiden Verfahren praktisch unabhängig voneinander sind. Das ist in der Realität oftmals der Fall, aber gerade hier ist es nicht so. Das Volk stimmt nicht nur über eine Finanzvorlage ab, sondern vor allem über eine Sachfrage. In diesem Fall handelt es sich sogar um eine planerische Sachfrage. Damit ist offensichtlich, dass es natürlich einen engsten Zusammenhang zum Planungsverfahren gibt. Konkret: Scheitert die Planung, so ist der Sachentscheid beziehungsweise der Entscheid zum Verpflichtungskredit obsolet. Wir sind überhaupt nicht der Meinung, dass jeder Rechtsstreit bis zum bitteren Ende geklärt werden muss, bevor ein Projekt dem Kantonsrat oder dem Volk zum Entscheid vorgelegt werden kann. Der Regierungsrat versucht in der Antwort zu erklären, warum grundsätzliche, inhaltliche Stolpersteine aber einfach übersehen werden beziehungsweise nicht sauber abgeklärt wurden. Allerdings mag das nicht zu überzeugen. Für uns bleibt es unverständlich, erstaunlich und unerklärlich.

Die Gutachten der eidgenössischen Kommissionen stellen in Abrede, dass das Projekt bewilligungsfähig ist. Die Abstimmung verliert damit den Charakter eines Projekt- oder Sachentscheides und verkommt zu einer - ich sage es etwas salopp - Konsultativabstimmung über den Wunsch nach einer um 4½ Minuten verkürzten Pendlerzeit in der Stosszeit. Uns erscheint das leicht befremdlich und unfair, wenn das damals schon bekannte, aber inhaltlich noch ausstehende Gutachten der Kommissionen im Abstimmungsbüchlein nicht einmal erwähnt wird. Der lapidare Hinweis auf die hängigen Beschwerden erweckt nämlich den Eindruck, dass nur noch ein paar Detailfragen zu klären sind. Das ist, wie wir in der Zwischenzeit wissen, nicht so. Wir lassen nun das Stimmvolk abstimmen, ohne dass es weiss, wie machbar das Projekt überhaupt ist. Lassen Sie mich noch eine persönliche Bemerkung anfügen. Der Umgang und die Bewertung dieses Gutachtens wird Sache des Gerichts sein. Das heisst, der abschliessende Entscheid liegt dieses Mal vermutlich nicht beim Volk, sondern unter Umständen beim Gericht. Was mich allerdings befremdet, ist der Umgang und die Beurteilung von Exponenten der Befürworter mit diesem Gutachten. Beispielsweise dann, wenn sie meinen, dass sie jetzt die eidgenössischen Fachkommissionen als weltfremd abkanzeln müssen und erklären, dass das Gutachten aus der Luft gegriffen sei - und dies, weil es einfach nicht in ihr Weltbild und in ihren Wunschtraum passt. Da hätte ich, insbesondere von einem bestimmten Nationalrat und Gemeindepräsident aus dem Thal - in Bezug auf die Ausbildung sogar ein Berufskollege von mir - doch etwas mehr Fairness und Grösse erwartet. Ganz zum Schluss möchte ich zu einer Antwort in dieser Interpellation doch noch eine positive Würdigung abgeben. Wir gehen mit dem Regierungsrat einig, dass die Motorfahrzeugsteuer im Kanton Solothurn revisionsbedürftig ist - mit oder ohne Umfahrung Klus - und zwar schon lange. Eine nationale Harmonisierung würden wir ebenfalls begrüssen. Wir sind da aber ziemlich skeptisch, ob der Bund tatsächlich das Zepter einer kantonalen Vorlage an sich reissen wird. Ich deponiere daher jetzt schon, dass der Regierungsrat wohl nicht darum herumkommen wird, bald selber zu handeln. Vielleicht ist der Ausgang der Abstimmung zur Umfahrung Klus ein guter Anlass dazu. Die Fraktion SP/Junge SP ist, ich sage es einmal so, mit der Beantwortung nur in kleinen Teilen zufrieden.

Thomas Lüthi (glp). Die glp-Fraktion hat sich letzte Woche ausdrücklich für die Dringlicherklärung der Interpellation ausgesprochen. Dies geschah aus dem Grund, den wir damals schon genannt haben, nämlich um der Stimmbevölkerung die volle Transparenz in allen offenen Fragen zu gewähren. Offensichtlich hatten die Interpellanten noch offene Fragen. Wir danken dem Regierungsrat und der Verwaltung für die umfassenden und transparenten Antworten, die man hier innert Wochenfrist aufgearbeitet hat. Aus Sicht der glp-Fraktion besteht kein Handlungsbedarf bei den beiden Verfahren. Sie können beide ihren recht- und verfassungsmässigen Gang nehmen. Die glp-Fraktion bedankt sich damit noch einmal bei den Interpellanten für die gestellten Fragen und beim Regierungsrat für die umfassende Beantwortung.

Christof Schauwecker (Grüne). Die Grüne Fraktion dankt der Fraktion SP/Junge SP für das Aufbringen dieser Fragen rund um die kommende Volksabstimmung zur sogenannten Verkehrsanbindung Thal. Die Antwort, auf die alle gewartet haben, kennen wir jetzt. Der Regierungsrat will die Abstimmung über das genannte Strassenprojekt nicht verschieben. Ehrlich gesagt, das hat wohl niemanden hier im Rat überrascht - so auch uns nicht. Wie wir den Antworten des Regierungsrats entnehmen können, ist es juristisch gesehen möglich, das Volk über Vorlagen abstimmen zu lassen, bei denen zum Zeitpunkt der Abstimmung nicht klar ist, ob das entsprechende Vorhaben jemals realisiert werden kann - so wie das hier der Fall ist. Andere Kantone würden dies anscheinend auch so handhaben. Ob das politisch gesehen sinnvoll ist, ist eine andere Frage. Nicht nur wir stellen uns die Frage, sondern auch viele besorgte und verunsicherte Stimmberechtigte. Bemerkenswert ist aus unserer Sicht, dass von den konsultierenden kantonalen Ämtern und Fachkommissionen zum Projekt «Verkehrsanbindung Thal» Zitat «keinerlei Bedenken» geäussert wurden. Dies geschieht vor allem mit dem Wissen, über das wir jetzt verfügen, nämlich dass die beiden eidgenössischen Kommissionen für Natur- und Heimatschutz sowie für Denkmalschutz zu einer grundsätzlich anderen Beurteilung des Projekts kommen. Bekanntlich möchte das Bau- und Justizdepartement (BJD) bis am 24. September 2021 statt wie ursprünglich bis am 30. August 2021 zum vorliegenden Gutachten der beiden eidgenössischen Kommissionen Stellung nehmen. Wir sind gespannt auf die Stellungnahme zur Bewilligungsfähigkeit der Verkehrsanbindung Thal so kurz vor der Volksabstimmung. Wir fordern daher, dass die Öffentlichkeit, die aus unserer Sicht vor der Abstimmung noch das Recht auf diese Information hat, denn auch umgehend in Kenntnis gesetzt wird.

Josef Fluri (SVP). Die SVP-Fraktion ist überrascht. Weniger überrascht sind wir über die Fraktion SP/Junge SP. Ihnen ist jedes Mittel recht, um vor der Abstimmung noch eine Plattform zu bekommen, um die hängigen Gerichtsentscheide noch einmal an die Öffentlichkeit bringen zu können. Mehr überrascht hat

die SVP-Fraktion letzten Mittwoch, als auch die Fraktion FDP. Die Liberalen, die CVP/EVP-Fraktion und die glp-Fraktion der Dringlichkeitserklärung für diese Interpellation zugestimmt haben. Am Kantonsratsausflug habe ich verschiedene Kantonsräte und Kantonsrätinnen von den genannten Parteien angesprochen. Alle waren der Meinung, dass es wichtig sei, denn so können sich alle Parteien noch einmal äussern. Vor allem kann der Regierungsrat noch einmal seine Standpunkte darlegen. Eine Zeitlang habe ich mir doch überlegt, ob ich total falsch liegen würde. Hat unsere Fraktion in dieser Dringlichkeitsfrage etwas falsch verstanden? Höchstens zehn Sekunden habe ich jedoch darüber nachgedacht. Dann waren meine Gedanken zum Glück wieder klar geordnet. Man reicht am 31. August 2021 eine dringliche Interpellation zu einem Geschäft ein, über das am 26. September 2021 abgestimmt wird und tatsächlich stimmen alle Parteien - mit Ausnahme der SVP-Fraktion - dieser Dringlichkeit zu. Dies geschieht zu einem Zeitpunkt, an dem notabene viele Stimmbürger und Stimmbürgerinnen die Abstimmungsunterlagen bereits im Briefkasten vorgefunden und schon abgestimmt haben. Für die SVP-Fraktion ist das ein Affront gegenüber denjenigen, die ihrer Pflicht des Abstimmens bereits nachgekommen sind. Jetzt liegen die Antworten auf dem Tisch. Wir respektieren natürlich den demokratischen Entscheid. Nun müssen wir aber auch ehrlich sein. In diesen Antworten steht doch nichts geschrieben, das wir nicht schon gewusst haben. Es ist klar, dass die politische Seite einen Beschluss über den Verpflichtungskredit für das Vorhaben braucht. Der Erschliessungsplan braucht einen rechtskräftigen Entscheid. So ist es auch bei dieser Verkehrsanbindung Thal. Man muss jetzt nicht so tun, ob das bei uns oder in der gesamten Schweiz das erste Mal so wäre. Das Brügglifeld-Stadion in Aarau oder das Hardturm-Stadion in Zürich lassen grüssen. Ich komme noch auf die Frage 1 zu sprechen. Das ist wohl die entscheidende Frage in dieser Interpellation. Es ist schon etwas eigenartig, was für ein Gutachten die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission sowie die Eidgenössische Kommission für Denkmalschutz abgegeben haben. Das ist sehr fraglich. Natürlich beeinträchtigt die Verkehrsanbindung das Ortsbild des Städtchens Klus. Aber so vernichtend, wie es im Bericht dargelegt wird, ist es bei Weitem nicht. Die untragbare Stausituation und die Blechlawine jeden Abend beeinträchtigen das Ortsbild und auch das des ganzen Thals viel mehr als die neue Strasse. Das Einzige, was das Städtchen Klus und das Ortsbild retten kann, ist die Verkehrsanbindung Thal mit seinen neuen Fuss- und Radwegverbindungen und einem grösseren Raumangebot für den Langsamverkehr im Städtchen Klus. Die SVP-Fraktion ist mit den Antworten des Regierungsrats zufrieden. Sie sieht keinen Handlungsbedarf und ist nach wie vor überzeugt, dass die Verkehrsanbindung für das Thal und für das Städtchen Klus die richtige Lösung ist.

Edgar Kupper (CVP). Ich kann es vorwegnehmen. Für uns ist der Zeitpunkt der Abstimmung über die Verkehrsanbindung Thal richtig. Nach 60 Jahren Planung liegt ein ausgereiftes, abgeklärtes Entlastungsprojekt zur Beseitigung dieses Flaschenhalses in der Klus bei Balsthal vor. Der ÖV und der Langsamverkehr werden aufgewertet und das zum Nutzen von allen Thalerinnen und Thalern sowie den Bewohnerinnen und Bewohnern der angrenzenden Gebiete. Es ist finanzierbar und kein Luxus. Es ist machbar in diesem Engnis, das doch durch verschiedene Nutzungen geprägt ist. Eine Realisierung ist in dieser Situation nicht einfach. Wir unterstützen, dass diese Abstimmung jetzt stattfindet, obwohl auf rechtlicher Seite noch nicht alles geklärt ist. Wie der Regierungsrat in der Antwort 1 klar erläutert und wie er das auch schon in der Kommissionssitzung, in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission, im Vorfeld der Behandlung durch den Kantonsrat Ende 2020 erklärt hat, ist das zweischienige Verfahren rechtlich möglich und wird in anderen Kantonen ebenfalls angewandt. Wie bereits erwähnt, bedingt der Bau der Verkehrsanbindung Thal einerseits einen rechtskräftigen Entscheid des Erschliessungsplans, andererseits einen Beschluss über den Verpflichtungskredit. Das Volk wird am 26. September 2021 darüber abstimmen. Das zweischienige Verfahren verhindert unter anderem, dass mit Verzögerungstaktiken von Gegnerschaften ein Planungsverfahren und eine Kreditbewilligung auf den Nimmerleinstag verzögert werden können. Es hat folgenden Grund, dass wir der Dringlichkeit der vorliegenden Interpellation «Umfahrung Klus - Rückzug der Auflage - Streichung der Volksabstimmung?» am letzten Mittwoch zugestimmt haben: Die sehr einseitigen, ideologisch geprägten Ausführungen und Fragestellungen dieser dringlichen Interpellation und alles, was die Gegnerschaft zum Gutachten der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission über verschiedene Kanäle verlauten lässt, kann man nicht einfach so stehen lassen. Matchentscheidend ist nicht ein schlechtes Gutachten der ENHK mit einer fehlenden Interessenabwägung, sondern es ist der Leidensdruck der Thaler und Thalerinnen und insbesondere der Kluser Bevölkerung. Zudem wird in dieser Interpellation und sonst öffentlich aus dem Gutachten der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission zitiert und Stimmung gemacht, obschon das Dokument eigentlich gar nicht öffentlich ist. Das ist ein Bestandteil eines Rechtsverfahrens. Die Situation wird ausgenützt, dass sich der Regierungsrat zu einem laufenden Verfahren nicht äussern darf. Der vom Volk gewählten Behörde wird der Maulkorb immer enger geschnallt und sie verkommt zu einem politischen Eunuchen, obschon das Stimmvolk ihre Meinung hören möchte, um sich zu orientie-

ren. Deshalb ist die Beantwortung der tendenziösen Interpellation vorgängig zur Abstimmung wichtig, damit der Regierungsrat schlüssige Antworten geben kann. Diese Antworten liegen nun vor und zeigen auf, dass der Regierungsrat und die Zuständigen bei der Erarbeitung der Vorlage sehr viele Abklärungen getätigt haben. Es wurde eine seriöse Planung vorgenommen und man ist klar zur Erkenntnis gelangt, dass das Projekt Verkehrsanbindung Thal bewilligungsfähig ist und der Verpflichtungskredit daher zur Abstimmung gebracht werden kann.

Ich komme nun zum viel zitierten Gutachten zurück. Unsere Einschätzung zum Gutachten der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission - um das geht es hauptsächlich in dieser Interpellation - ist die Folgende: Das Gutachten ist fehlerhaft und von schlechter Qualität. Es wird für den Regierungsrat ein Leichtes sein, vor dem Verwaltungsgericht darzulegen, dass das unmöglich als Killerkriterium für die Verkehrsanbindung Thal herangezogen werden kann. Wenn der Regierungsrat aufgrund des Gutachtens eine Volksabstimmung abgesagt hätte, so hätte er sich schlichtweg lächerlich gemacht. Die schlechte Qualität dieses Gutachtens offenbart sich bereits im ersten Kapitel, in dem geschrieben steht, dass die Verkehrsanbindung Thal eine Bundesaufgabe sei, da im Rahmen des Agglomerationsprogramms Bundessubventionen fliessen. Weder Balsthal noch Oensingen liegen in diesem Perimeter des Agglomerationsprogramms. Im Gutachten geht es weiter damit, dass Häuser als schützenswert beschrieben werden, die in dieser Form gar nicht mehr existieren. Zudem will man den strukturierten Freiraum neben dem Schmelzihof erhalten. Man sieht aber nicht, dass dort mittlerweile ein grosser Autohandel angesiedelt wurde und das Unterwerk der Aare Energie AG (a.en) steht. Damit werden Schutzziele definiert, die gar nicht dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) entsprechen. Neben diesen falschen Aussagen macht das Gutachten aber auch Unterlassungen. Es würdigt das Projekt mit keiner Silbe. Anders war es im Jahr 1997 bei einem ähnlichen Projekt. Damals hat die ENHK geschrieben: «Die Umfahrung wird ihren Zweck der Entlastung der inneren Klus von den negativen Auswirkungen des Durchgangsverkehrs voraussichtlich erfüllen. Das wertvolle innere Ortsbild, aber auch die Lebens- und Wohnqualität des Städtchens dürfen dadurch eine markante Aufwertung erhalten.» Dieser Widerspruch zum jetzigen Gutachten liegt in der fehlenden Qualität des neuen Gutachtens. Man setzt sich gar nicht mit dem Städtchen Klus auseinander, das aufgewertet wird. Es werden vielmehr Vergleiche mit einer historischen Situation, die es gar nicht mehr gibt, herangezogen. Die Antworten zu diesen Fragen der Interpellation zeigen auf, dass der Regierungsrat und die zuständigen Planer eine seriöse Planung vorgenommen haben. Sie haben sehr viele Abklärungen getroffen. In einer frühen Phase sind sie auf die Umweltverbände und auf den Solothurner Heimatschutz zugegangen und haben sie in die Entscheidungsfindung mit einbezogen. Es wurden externe Gutachten bezüglich der Genehmigungsfähigkeit eingeholt. Ergänzende Untersuchungen wurden angestellt, wie zum Beispiel die Mobilitätsstrategie und aufgrund des Vorprojekts hat ein Mitwirkungsverfahren stattgefunden. Auch im Rahmen der durchgeführten Ämterkonsultationen zum kantonalen Erschliessungsplan der Verkehrsanbindung Thal wurden keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäussert. Beim vorliegenden Projekt würdigt der kantonale Heimatschutz die erzielten Optimierungen und hat gegen den aufgelegten Erschliessungsplan folglich keine Einsprache erhoben. Das Projekt Verkehrsanbindung Thal ist sehr reif und die Abstimmung findet am 26. September 2021 statt. Das Projekt kann umgesetzt werden. Unsere Fraktion steht voll dahinter.

Markus Spielmann (FDP). Bereits im Rahmen der Debatte über die Dringlichkeitserklärung habe ich namens der Fraktion FDP die Liberalen Vorbehalte zur Dringlichkeit angebracht und der Verkehrsanbindung Thal die bedingungslose Zustimmung der Fraktion und der Partei kundgetan. Die dringliche Interpellation der Fraktion SP/Junge SP ist eine Zwängerei. Sie zwingt nämlich den ganzen Kantonsrat in eine Debatte, die er am 15. Dezember 2020, es ist also noch nicht so lange her, während über 1½ Stunden bereits in der Rythalle in Solothurn geführt hat. Wir Juristen sprechen hier von einer *res iudicata*, von einer entschiedenen Sache. Und das liegt hier zum Zweck der Stimmungsmache vor. Auch wenn der Fraktionssprecher der Fraktion SP/Junge SP gesagt hat, dass er keine Grundsatzdebatte zur Verkehrsanbindung Thal lancieren möchte, so ist selbstverständlich genau das passiert. Es wurde auch genauso von der Fraktion SP/Junge SP selber so ausgeführt. Er hat wenigstens noch eingeräumt, dass es geeilt habe und nicht geplant gewesen sei. Vielleicht hat man es aufgrund der Eile das Ganze auch nicht ganz zu Ende gedacht. Wenigstens wurde dem Regierungsrat die Gelegenheit geboten, gewisse Unsachlichkeiten jetzt sachlich zu beantworten. Die Fragestellungen von der Fraktion SP/Junge SP untergraben aber nicht nur die Debatte und das Abstimmungsergebnis vom 15. Dezember 2020 im Kantonsrat, sondern auch die Gewaltenteilung, weil sie den juristischen Prozess über die Bewilligungsfähigkeit mit der politischen Frage über das Kreditbegehren vermischen. Wo kommen wir denn hin, wenn die Bewilligungsfähigkeit von Projekten neuerdings im Kantonsrat debattiert wird, anstatt in der dafür zuständigen Behörde? Wir haben heute schon relativ eingehend über den Inhalt eines Gutachtens debattiert, das die

meisten hier im Rat nicht einmal haben. Die Frage 3 ist auch nicht besser, sondern suggestiv gestellt. Sie suggeriert und wirft somit dem Regierungsrat vor, dass es in den Ämtern Bedenken geben würde und er habe diese nicht ernst genommen. Das ist keine Frage, sondern eine Aussage. Die Antwort auf die Frage 4 möchten wir herausstreichen. Sie legt dar, dass das Projekt positive Auswirkungen auf den Schutz der Klus hat und der Region Thal gar noch verfassungsrechtlich geschuldet wird. Es ist somit geboten und nicht einfach nur wünschenswert. Würden denn aber die Gerichte die Genehmigungsfähigkeit negieren, dann wäre das in der Tat ein horrender Schaden für den Kanton und für die ganze Region Thal. Bei der Frage 5 ist es wohl gerade der Dringlichkeit geschuldet, dass nicht alle Prozesse sauber beleuchtet werden konnten. Auf jeden Fall gibt es keine Not für irgendwelche Anpassungen an Gesetze. Wir halten an der Gewaltenteilung fest. Bei der Frage 6 freut sich die Fraktion FDP. Die Liberalen. Wir staunen, dass sich die Fraktion SP/Junge SP für eine Senkung der Motorfahrzeugsteuern stark macht. Wir sind immer für tiefere Abgaben zu haben und kommen dann gerne auf die Fraktion SP/Junge SP zu, was diesen Punkt anbelangt. Zum Schluss danken wir dem Regierungsrat für das Schaffen von Klarheit und für das Auseinanderhalten von Rechtsverfahren und Kreditvergabe sowie für die Antworten, mit denen wir zufrieden sind.

Freddy Kreuchi (FDP). Die Planungsgeschichte der Verkehrsanbindung Thal ist fast doppelt so alt wie ich selber. Verschiedene Projekte sind gekommen und gegangen. Das Städtchen Klus leidet mit jeder gescheiterten Planung mehr unter dem Joch der zunehmenden Verkehrslast und das Thal hat aufgrund des täglichen Verkehrskollapses vor der eigenen Haustüre mit abnehmender Attraktivität zu kämpfen. Heute liegt endlich eine Variante vor, die das Problem effizient lösen möchte. Wie der Interpellation der Fraktion SP/Junge SP entnommen werden kann, sind die ENHK und die EKD zum Schluss gelangt, dass das Vorhaben der Verkehrsanbindung Thal insgesamt zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Ortsbildes führen würde. Die Beurteilung der beiden Kommissionen scheint auf den ersten Blick das Projekt tatsächlich in ein schlechtes Licht zu rücken. Beim Studium des ganzen Dokuments und mit den notwendigen Ortskenntnissen kommt man jedoch unweigerlich zum Schluss, dass es sich beim Bericht wohl eher um einen schön formulierten Papiertiger als um ein fundiertes Gutachten handelt. So sprechen sich die beiden Kommissionen ihre Legitimität zum Verfassen dieses Gutachtens zu Beginn selber ab, indem sie den Bezug von Bundessubventionen anführen. Ich halte hier klar fest, wie das Edgar Kupper ebenfalls bereits getan hat, dass die Realisierung der Verkehrsanbindung Thal nicht Teil des Agglomerationsprogramms ist. Somit können auch keine Subventionen aus diesem Topf bezogen werden. Eine solche falsche Behauptung, bereits zu Beginn des Gutachtens, lässt Zweifel darüber aufkommen, wie es um die Qualität des ganzen Berichts steht. Die oberflächliche Auseinandersetzung der ENHK mit dem Projekt wird auch dadurch unterstrichen, dass die Beurteilung auf Strukturen, das heisst auf Gebäulichkeiten, basiert, die teilweise seit Jahren gar nicht mehr vorhanden sind, sondern abgerissen wurden. Es darf vermutet werden, dass die Überarbeitung des ISOS im Jahr 2009 nachlässig war und jetzt einfach von den Gutachtern 1:1 abgeschrieben wurde - das gute alte Copy and Paste. Im Allgemeinen bezieht sich das Gutachten der ENHK aus meiner Sicht auf einen falschen Referenzzustand, indem das Projekt der Verkehrsanbindung Thal immer wieder mit dem Zustand zur Zeit des Mittelalters verglichen wird. Man darf sich zu Recht fragen, ob es nicht sinnvoller wäre, das vorliegende Projekt mit dem Ist-Zustand zu vergleichen. Aus dieser Betrachtung würde nämlich klar resultieren, dass der Charme des historisch geschützten Städtchen Klus vor allem unter der zunehmenden Verkehrslast leidet und nicht unter dem Bau eines Viadukts, der aus dem Städtchen selber gar nicht sichtbar sein wird. Zunehmend wird mit den geplanten flankierenden Massnahmen im Städtchen Klus die historische Verschmelzung von Vorplätzen und Strassen wiederhergestellt. Mit der deutlichen Reduktion des Verkehrs können die Lärm- und Luftbelastung reduziert und die Wohn- und Lebensqualität drastisch erhöht werden. Dadurch hat das historische Städtchen Klus die Chance, den Charme von früher zurückzugewinnen und wieder zu einem lebenswerten Ort mit Wohnqualität zu gedeihen. Natürlich kann man bei dieser Betrachtung und in der Diskussion zum verwendeten Referenzzustand unterschiedlicher Meinung sein. Denn selbst die angeblichen Experten in der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission sind sich offensichtlich nicht darüber einig, wie das Projekt diesbezüglich zu bewerten ist. Ein Gutachten der ENHK aus dem Jahr 1997, das fast ein deckungsgleiches Umfahrungsprojekt in der Klus untersucht hat, ist nämlich zum Schluss gelangt, ich zitiere: «, dass die Vorteile insbesondere für den im ISOS maximal eingestuftes Ortskern mit der geplanten Umfahrung sehr gross sind.» Weiter ist das Gutachten aus dem Jahr 1997 zum Schluss gekommen, ich zitiere: «Das wertvolle innere Ortsbild, aber auch die Wohn- und Lebensqualität des Städtchens erfahren durch das Projekt der Verkehrsanbindung eine markante Aufwertung.» Wir haben also zwei Gutachten von der gleichen Kommission, welche sogar vom selben Sekretär unterschrieben wurden, die aber zu einem gänzlich anderen Schluss kommen. Da kommen mir doch echte Zweifel an der Glaubwürdigkeit der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission auf. Obwohl

ich jetzt noch lange über das fehlerhafte Gutachten der ENHK sprechen könnte, komme ich zum Schluss. Denn eigentlich obliegt die Beurteilung dieses Gutachtens nicht uns Kantonsräten und Kantonsrätinnen, sondern dem Verwaltungsgericht. So stimmen wir am 26. September 2021 auch über den Verpflichtungskredit und nicht über die Genehmigung des Erschliessungsplans ab. Ich bin überzeugt, dass sich die Solothurner Bevölkerung solidarisch mit dem Thal und seinen 15'000 Einwohnerinnen und Einwohnern zeigen wird.

Rolf Jeggli (CVP). Ich danke der Fraktion SP/Junge SP für die Interpellation und dem Regierungsrat für die ausführlichen Antworten. Für mich zeigt sich, dass diejenigen, die davon überzeugt sind, dass das Projekt in der Gewaltenteilung nicht bewilligungsfähig ist, dem Kredit bedenkenlos zustimmen können. Ich mache nun etwas, das ich nicht tun sollte, aber in meiner jungen Zeit im Kantonsrat habe ich gelernt, eine Interpellation dafür zu nutzen, um noch zwei, drei Punkte zu erwähnen, die meiner Meinung nach im Wahlkampf etwas untergegangen sind. Für uns Thaler und Thalerinnen ist das Projekt sehr wichtig und die Dringlichkeit ist seit Jahrzehnten gegeben. Ich mache einen kleinen Vergleich: Ende 2020 beherbergte das Thal rund 14'798 Einwohnende, ca. 5% der gesamten Bevölkerung des Kantons. Jetzt könnte man ja sagen, dass eine solche Strasse für lediglich 5% der Bevölkerung übertrieben ist. Im Vergleich zum Thal hat der Bezirk Solothurn 2'000 Einwohner und Einwohnerinnen mehr. Bedenken wir einmal, wenn Solothurn in den nächsten Bezirk jede Stunde eine ÖV-Verbindung hätte - in den Stosszeiten maximal alle 30 Minuten - und nur über eine Hauptverkehrsstrasse verfügen würde. Ich bin der Ansicht, dass dies unvorstellbar wäre. Ich muss ehrlich gestehen, dass es vielleicht auch nicht ganz vergleichbar ist. Aber darin steckt auch das Potential der Mobilität, nicht nur bei dieser Strasse, sondern wenn wir die Strasse im Thal haben, könnte der ÖV ebenfalls etwas ausgebaut werden. Das könnte heute auch ein Thema werden. Das Projekt führt zu mehr Verkehr - wenn man den Argumenten Glauben schenkt, dass jede Strasse mehr Verkehr generiert. Im Fall der Verkehrsanbindung Thal wäre das aber ein fließender Mehrverkehr. Ich erhoffe mir, dass wir dadurch sogar den CO₂-Ausstoss etwas reduzieren könnten. Es ist demnach auch ein Umweltaspekt. Besser wäre es natürlich, auf das Autofahren zu verzichten. Im Mitwirkungsverfahren, das erwähnt wird, konnten alle Parteien Einfluss nehmen. In diesem Projekt ist es eine Konklusion, dass man nicht alle Einflüsse als dringlich erklären kann. In meiner sehr kurzen Zeit im Kantonsrat gab es bereits etliche Diskussionen zur Überbauung von Kulturland. Hier haben die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen die fast schon einmalige Gelegenheit, einem Strassenprojekt zuzustimmen, bei dem kein Ackerland oder Fruchtfolgeland verbaut wird. Wir werden vielleicht heute noch darauf zurückkommen. Ich sehe die Verkehrsanbindung als Chance, auch für die weiter verzweigten Gemeinden im Thal, die Einwohnerzahlen zu halten. Es soll nicht alles überbaut werden, aber dadurch könnten die Infrastrukturen wie kleine Läden, Schulen, Poststellen, Schwimmbäder, Unternehmungen in der Gastronomie und Baudienstleistungen aufrecht erhalten bleiben. Vielleicht könnte man sogar eine höhere Steuerkraft erlangen, trotz der «Jetzt si mir draa»-Initiative. Wir Thaler sind nicht gerne die Bedürftigen des Kantons. Mit der Verkehrsanbindung Thal erfüllt der Kanton zusätzlich einen Verfassungsauftrag, nämlich allen Regionen eine vernünftige Anbindung an die Kantonszentren zu gewähren. Ich empfehle allen, obschon dies heute schon kritisiert wurde, die noch nicht abgestimmt haben - bei den anderen ist es vielleicht schon gang und gäbe - die Abstimmungsinformation noch einmal durchzulesen. Dort sind Nutzen und Dringlichkeit sowie Ausgewogenheit gut und faktenbasiert beschrieben. Helfen Sie doch hier im Kantonsrat mit und tragen Sie es hinaus an alle Stimmbürger und Stimmbürgerinnen des Kantons, um den Wettbewerbsnachteil des Thals etwas aufzubessern und das Thal lebendig zu halten. Herzlichen Dank für die Solidarität.

Markus Ammann (SP). Ich konnte es leider nicht unterdrücken, nun doch noch eine kleine Replik zu geben, und zwar vor allem auf das Votum des Sprechers der Fraktion FDP.Die Liberalen. Er hat offensichtlich sein Votum geschrieben, bevor er mein Votum überhaupt gehört hat. Ich möchte nur drei Korrekturen anbringen. Erstens: Ich habe die Gewaltenteilung weder angegriffen noch in Frage gestellt. Im Gegenteil, ich habe gesagt, dass dies getrennt behandelt wird. Zweitens: Ich habe keine Grundsatzdebatte geführt oder angezettelt. Ich habe explizit nicht über Sinn und Zweck und Unsinn dieser Umfahrung gesprochen. Drittens: Selbstverständlich habe ich nicht eine Senkung der Motorfahrzeugsteuern unterstützt oder gefordert. Die Debatte wird zeigen, was wir da machen werden.

Nicole Wyss (SP). Ich möchte es gar nicht verlängern, sondern mich nur noch zu den Chancen für die Thaler Gemeinden äussern. Eine Chance wird bestimmt darin bestehen, dass der Lastwagenverkehr mit dieser Umfahrung drastisch zunehmen wird. Das werden bestimmt die Dörfer auf den Hauptstrassen und vor allem die Kinder, die dort zur Schule gehen, merken. Das wollte ich an dieser Stelle noch anfügen.

Sandra Kolly (Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements). Ich danke für die doch sehr sachliche Debatte über diese dringliche Interpellation, obschon die Wogen in diesem Abstimmungskampf durchaus höher gehen können. Das konnte man in gewissen Interviews so lesen. Das Gutachten, das von den eidgenössischen Kommissionen vorliegt und auf das sich die ganze dringliche Interpellation stützt, ist formell nicht öffentlich - auch wenn es der Presse zugestellt wurde und es gewisse Parteien, die involviert sind, selbstverständlich besitzen. Der Kanton befindet sich in einem laufenden Gerichtsverfahren. Daher steht es mir als Regierungsrätin und Baudirektorin nicht zu, das Gutachten zu bewerten oder gar zu kritisieren. Dies, obschon ich gar nicht so ungern dazu Stellung beziehen möchte. Wie erwähnt, kann ich das nicht und ich werde das hier auch nicht tun. Es ist wahrscheinlich kein Geheimnis, dass der Regierungsrat das Ganze etwas anders bewertet als die Kommission. Ich möchte jedoch noch einmal betonen, dass das Gutachten nur eine Grundlage von mehreren bildet. Das Gericht muss nachher abwägen, ob die Umfahrung Klus bewilligungsfähig ist oder nicht. Es ist nicht richtig, per se zu sagen, dass es aufgrund dieses Gutachtens gar nicht mehr möglich ist. Das möchte ich an dieser Stelle ganz klar noch einmal festgehalten haben. Ich bin der Meinung, dass wir es gut dargelegt haben und es wurde verstanden. Es werden zwei Verfahren benötigt. Einerseits brauchen wir eine Finanzierung, andererseits aber auch einen gültigen Erschliessungsplan. Wir werden nun einerseits darüber abstimmen und andererseits wird das Verwaltungsgericht entscheiden. Wir verzögern auch nichts, wie das gewisse Personen wahrnehmen, indem wir eine Fristverlängerung verlangt haben. Fakt ist, dass das Gutachten sehr umfangreich ist. Wir haben es sorgfältig analysiert und wir werden eine Stellungnahme abgeben. Diese Stellungnahme werden wir vor der Abstimmung abgeben. So gesehen verzögern wir nichts und wir verstecken auch nichts. Gerne möchte ich noch kurz zwei, drei Punkte zum Formellen erwähnen, die mir wichtig sind. Es kursierte immer wieder die Meinung, dass das Gutachten zwingend gewesen wäre. Dem ist nicht so. Wir wissen, dass die Umfahrung Klus nicht in einem Agglomerationsprogramm des Bundes ist. Daher ist das Gutachten dieser Kommissionen nicht zwingend nötig. Das besagt Artikel 7 des Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes, der ausführt, dass, wenn der Kanton zuständig ist, die Beurteilung der kantonalen Fachstelle obliegt gemäss Artikel 25 Absatz 2. Dieser Artikel sagt dann wiederum, dass der Kanton diese Fachstellen bestimmen würde. Das haben wir so gemacht. Unsere kantonalen Fachstellen sind zum Schluss gekommen, dass der Nutzen dieser Umfahrung grösser ist als die Schmälerung, wenn man den gesamten Perimeter in Betracht zieht und alles in einen Kontext stellt. Mit diesem Projekt können wir auch den Kernbereich des Städtchens Klus einer massiven Verbesserung zuführen. Wir haben auch externe Gutachten ausfertigen lassen. Das letzte Projekt haben wir aufgrund eines solchen Gutachtens zurückgezogen. Das Gutachten hat besagt, dass der Eingriff so massiv ist, dass das Projekt nicht bewilligungsfähig ist. Man hat es angepasst und das Resultat ist das jetzige Projekt. Der Heimatschutz wurde ebenfalls mit einbezogen. Der Heimatschutz hat keine Beschwerde gegen das jetzige Projekt gemacht - im Gegensatz zum vorhergehenden Projekt. Wir verfügen über einen Raumplanungsbericht einer externen Firma, die diese Varianten geprüft hat. Der Bericht führt aus, dass man jetzt nicht die günstigste und nicht die am einfachsten zu realisierende Variante gewählt hat, sondern diejenige, die für die Gesellschaft, die Wirtschaft und für die Umwelt die optimalste Lösung bietet. Auch der Umweltverträglichkeitsbericht wurde von einer externen Firma erstellt. Er umfasst 176 Seiten. Der Bericht kommt zum Schluss, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen der Umweltschutzgesetzgebung das Projekt als umweltverträglich einzuschätzen ist. Das zeigt, dass wir nicht irgendetwas gemacht haben oder dass wir das Gefühl hatten, unseren Kopf durchsetzen oder einfach irgendetwas durchbringen zu wollen. Wir haben Abklärungen getroffen. Ich möchte erwähnen, dass das Projekt bereits im Jahr 2000 im Richtplan festgesetzt wurde. Im Jahr 2018 wurde es wieder bestätigt. Der Richtplan wird vom Bund genehmigt und es ist nicht einfach nur so eine Alibiübung. Ich bin der Auffassung, dass der Bund den Finger darauf gehalten hätte, wenn er schon damals grundsätzlich Bedenken gehabt hätte und er hätte es dann auch nicht als nötig eingestuft. Unsere kantonalen Fachstellen sind der Meinung, dass mit dem jetzigen Projekt das Städtchen Klus geschützt wird. Damit entsprechen wir genau wieder dem ISOS-Schutzblatt für das innere Städtchen Klus. Das besagt wortwörtlich, dass jede Massnahme zu unterstützen ist, welche die historische Bedeutung des Städtchens betont und seine Gebäude einer adäquaten Nutzung zuführen würde. Es seien Massnahmen zur Eindämmung von der, durch den Verkehr verursachten Lärm- und Luftbelastung, zu realisieren. Genau das machen wir und genau das will jetzt die Verkehrsanbindung Thal. Wir wollen den täglichen Stau eliminieren und das Städtchen wieder lebenswert machen. Die Verkehrsanbindung Thal schafft auch die Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der ganzen Region. Wie bereits erwähnt, entsprechen wir damit tatsächlich einem Verfassungsziel, das besagt, dass der Kanton in seiner kulturellen und regionalen Vielfalt zu erhalten ist. Ohne Lösung, da sind wir uns auch einig, wird sich dieser Verkehr weiterhin durch das Städtchen zwängen. Damit - ich kann es nicht anders sagen - wird es mittelfristig verlottern und es wird kaputt gehen. Wir haben das Gefühl, dass dies schade wäre. Diese Verkehrsanbindung ist eine Riesenchance für die Region

und sie ist breit abgestützt. Der Regierungsrat ist nach wie vor der Meinung, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind und vor allem, dass diese Verkehrsanbindung bewilligungsfähig ist.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Besten Dank für diese Ausführungen. Damit ist das Geschäft erledigt. Wir fahren nun fort mit der bereinigten Tagesordnung, die Ihnen gestern zugestellt wurde. Ich erlaube mir, die beiden folgenden Geschäfte zusammen anzukündigen. Dies gibt Gelegenheit, allenfalls gleich über beide Geschäfte zu sprechen. Die Kommissionssprecherin hat angekündigt, dass sie beide Geschäfte gemeinsam behandeln wird. Es ist Ihnen freigestellt, es ihr gleichzutun. Wir werden aber bestimmt separat darüber abstimmen.

Es werden gemeinsam beraten:

RG 0155/2021

Verordnung über Massnahmen des Kantons Solothurn für Publikumsanlässe von überkantonaler Bedeutung im Zusammenhang mit der Covid-19-Epidemie (Covid-19-Verordnung Publikumsanlässe SO)

Es liegen vor:

- a) Verordnung des Regierungsrats vom 16. Juli 2021 (siehe Beilage).
- b) Zustimmender Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 19. August 2021 zum Beschluss des Regierungsrats.

SGB 0154/2021

Verordnung über Massnahmen des Kantons Solothurn für Publikumsanlässe von überkantonaler Bedeutung im Zusammenhang mit der Covid-19-Epidemie (Covid-19-Verordnung Publikumsanlässe SO); Bewilligung eines Verpflichtungskredites im Zusammenhang mit dem Schutzschirm für Publikumsanlässe von überkantonaler Bedeutung

Es liegen vor:

- a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrats vom 16. Juli 2021:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 74 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986, gestützt auf Paragraf 56 Absatz 1 Buchstabe a des Gesetzes über die wirkungsvolle Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 16. Juli 2021 (RRB Nr. 2021/1079), beschliesst:

1. Dem Verpflichtungskredit für die Umsetzung der Covid-19-Verordnung Publikumsanlässe für den Kanton Solothurn wird zugestimmt.
 2. Der Kanton Solothurn stellt für Massnahmen für Publikumsanlässe mit überkantonaler Bedeutung die Summe von brutto 5 Millionen Franken zur Verfügung. Der Bund beteiligt sich mit 50 Prozent an den ausbezahlten Beiträgen des Kantons.
 3. Die anfallenden Kosten in der Höhe von brutto 5 Millionen Franken werden je zur Hälfte in den Jahren 2021 und 2022 der neuen Finanzgrösse im Amt für Wirtschaft und Arbeit belastet, (Profitcenter P70210, Konto 3635000, Auftrag 20987). Die Entschädigung durch den Bund erfolgt über das Konto 4630000.
 4. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
- b) Zustimmender Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 19. August 2021 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.

- c) Zustimmender Antrag der Finanzkommission vom 6. September 2021 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Myriam Frey Schär (Grüne), Sprecherin der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Wie der Ratspräsident bereits erläutert hat, werde ich aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gleichzeitig zum Traktandum 20 und 21 der ursprünglichen Tagesordnung sprechen. Die Verordnung über Massnahmen des Kantons Solothurn für Publikumsanlässe von überkantonaler Bedeutung unterstützt Veranstaltungsunternehmen, wenn ihre Anlässe wegen behördlichen Anordnungen verschoben oder abgesagt werden müssen. Die rechtliche Grundlage für diesen Schutzschirm ist die Änderung des Bundes des COVID-Gesetzes. Das Programm ist freiwillig und es machen nicht alle Kantone mit. Einige Kantone haben nämlich gar keine Anlässe, die diesen Kriterien entsprechen. Daher verzichten sie auf eine Inkraftsetzung. In der zweiten Vorlage, also Traktandum 21, beantragt der Regierungsrat einen Verpflichtungskredit von brutto 5 Millionen Franken. Der Bund würde davon wiederum die Hälfte übernehmen. Warum sind es 5 Millionen Franken? Die Berechnungsgrundlage bildete eine erste Schätzung des Bundes, dass ein solcher Schutzschirm landesweit etwa 150 Millionen Franken kosten könnte. Der Betrag von 5 Millionen Franken wurde mangels Erfahrungswerten entsprechend auf den Kanton heruntergerechnet. Beitragszusicherungen, wie sie andere Kantone bereits gemacht haben, weisen in eine ähnliche Richtung. Die Voraussetzungen für eine Zusicherung des Schutzschirmes sind folgende: Es muss eine Anlassbewilligung inklusive einer gesundheitspolizeilichen Bewilligung des Kantons vorliegen und eine Drei-G-Kontrolle - also geimpft, genesen oder getestet - vorgesehen sei. Die überkantonale Bedeutung wiederum ergibt sich durch 1000 oder mehr Besuchende respektive Teilnehmende pro Tag. Ausserdem hat der Regierungsrat zusätzlich stipuliert - und diese Möglichkeit hat er - dass bei Messen mindestens 25% der Ausstellenden ausserkantonale sein müssen. Ausserdem sind nur Veranstaltungsorganisationen antragsberechtigt, die Anlässe planen, die tatsächlich auch im Kanton stattfinden. Es werden nicht viele Anlässe sein, die diesen Schutzschirm beanspruchen können. Aber zum Beispiel können die HESO oder die Filmtage im Bedarfsfall die entsprechenden Anträge stellen und voraussichtlich mit Unterstützung rechnen. Weil die entsprechenden Bundesvorgaben an ein Zeitfenster geknüpft sind, nämlich vom 1. Juni 2021 bis 30. April 2022, können für Anlässe, die vorher oder nachher stattfinden respektive stattgefunden haben, keine Anträge gestellt werden. Grossanlässe mit einer überkantonalen Anziehungskraft gibt es natürlich auch im Sport, vor allem in den Bereichen Nati A und Nati B. Dazu zählen sicher auch die Spiele vom EHC Olten. Mit der Radbahn-EM im Velodrome im Oktober wartet auch ein internationaler Anlass in der Pipeline. Generell gilt, dass es im Sport bereits weitreichende Unterstützungsmassnahmen der jeweiligen Ligen selber gibt. Aber es ist auch dort möglich, einen Antrag zu stellen. Zuschüsse, die von der entsprechenden Liga bezogen werden können, werden entsprechend verrechnet und es wird nur eine allfällige Differenz ausbezahlt. Grundsätzlich gilt, dass die Zusicherung des Schutzschirmes für Kultur- und Sportanlässe über das Amt für Kultur und Sport erfolgt und bei Fach- und Publikumsmessen ist das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) zuständig. Die Abrechnung und die Auszahlung der ungedeckten Kosten läuft dann aber für alle Anlässe über das AWA. Es ist geplant, die Revision der Abrechnungen an eine externe Revisionsgesellschaft zu vergeben. Dies geschieht einerseits aus Kapazitätsgründen, aber auch, weil sie über das nötige Fachwissen verfügen. Die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission hat beiden Anträgen ohne Gegenstimme zugestimmt. Das wird die Grüne Fraktion ebenfalls machen, mit einer Enthaltung. Sie verzichtet entsprechend auf ein separates Votum.

Mark Winkler (FDP). Auch ich möchte mich kurzhalten. Die Fraktion FDP. Die Liberalen unterstützt diesen Auftrag, denn der Schutzschirm oder Notfallschirm ist für die wenigen Grossveranstaltungen, die wir im Kanton haben, dringend nötig. Ich bin der Meinung, dass es den Veranstaltern wie dem Publikum geschuldet ist. Wir sehen, dass, sobald es wieder solche Anlässe gibt, unsere Bevölkerung geradezu nach solchen Anlässen und Events lechzt. Wie erwähnt, stimmen wir dem hier zu.

Kuno Gasser (CVP). Auch ich kann mich kurzfassen. Unsere Fraktion wird dieser Notverordnung einstimmig zustimmen. Wichtig erscheint mir aber auch, dass es bei diesem ganzen Verfahren darum geht, die ungedeckten Kosten von behördlich abgesagten oder verschobenen Publikumsanlässen zu übernehmen. Auch der Bund sitzt da mit im Boot. Selbst wenn vier Kantone darauf verzichten, eine solche Notverordnung zu erlassen, ist doch zu erwähnen, dass die HESO eine Grossveranstaltung im Kanton Solothurn ist. Primär geht es im Moment um die HESO, auch wenn später andere die Möglichkeit haben, hier noch ein Gesuch zu stellen. Für mich war es zudem wichtig, dass die gesetzliche Beschwerdefrist

besteht, dass die Verfügungen anfechtbar sein müssen. In diesem Sinn werden wir auch dem Kreditbegehren, dem nächsten Traktandum, zustimmen.

Thomas Lüthi (glp). Die vorliegende Verordnung und der entsprechende Verpflichtungskredit haben in unseren Reihen wenig Diskussionen ausgelöst. Wir alle hoffen, dass wir dieses Sparschwein niemals schlachten müssen. Wir sind froh, dass es Organisationskomitees und Veranstalter gibt, die sich auf das dünne Eis begeben und versuchen, einen Anlass auf die Beine zu stellen, obschon das zum Teil mit erheblichen Mehraufwänden verbunden ist. Wir erachten daher die beiden Vorlagen als Motivation und insbesondere auch als Vertrauensbeweis gegenüber diesen Veranstaltern. Die glp-Fraktion stimmt bei den Vorlagen einstimmig zu.

Johannes Brons (SVP). Ich spreche für beide Verordnungen, die Geschäfte RG 0155/2021 und SGB 0154/2021, der Bewilligung eines Verpflichtungskredits von brutto 5 Millionen Franken. Die SVP-Fraktion Kanton Solothurn unterstützt auch diese Verordnung für überkantonale Publikumsanlässe. Das gibt Planungssicherheit im Fall einer neuen Verschärfung der COVID-19-Vorschriften - gerade jetzt zum Beispiel bei der HESO, wie wir das auch schon gehört haben. Die SVP-Fraktion wird beiden Verordnungen zustimmen.

Simon Esslinger (SP). Auch in der Fraktion SP/Junge SP haben beide vorliegenden Geschäfte zu keinen grossen Diskussionen Anlass gegeben. Es ist uns wichtig, das wir mit dieser Anpassung und mit diesem Kredit ein Zeichen gegenüber den Veranstalterinnen und Veranstaltern der bevorstehenden Events setzen konnten. Ich bin der Meinung, dass dies seitens der Politik als ein wichtiges Zeichen zu werten ist.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Damit sind wir am Ende der Sprecherliste angelangt. Wünscht der Regierungsrat das Wort? Das ist nicht der Fall. So kommen wir gleich zu den Abstimmungen über die beiden Geschäfte. Wir beginnen mit der Abstimmung zum Geschäft RG 0155/2021.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

RG 0155/2021

Verordnung über Massnahmen des Kantons Solothurn für Publikumsanlässe von überkantonaler Bedeutung im Zusammenhang mit der Covid-19-Epidemie (Covid-19-Verordnung Publikumsanlässe SO)

(Weiterberatung, siehe «Verhandlungen» 2021, S. 717)

Detailberatung

Titel und Ingress, Ziffern I., II., III. und IV.

Angenommen

Kein Rückkommen.

Zustimmung zur Verordnung

grosse Mehrheit

Dagegen

x Stimmen

Enthaltungen

x Stimmen

Der bereinigte Kantonsratsbeschluss lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn beschliesst:

Die Verordnung über Massnahmen des Kantons Solothurn für Publikumsanlässe von überkantonaler Bedeutung im Zusammenhang mit der Covid-19-Epidemie (Covid-19-Verordnung Publikumsanlässe SO) vom 16.07.2021 wird genehmigt.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Damit kommen wir zur nächsten Abstimmung.

 SGB 0154/2021

Verordnung über Massnahmen des Kantons Solothurn für Publikumsanlässe von überkantonaler Bedeutung im Zusammenhang mit der Covid-19-Epidemie (Covid-19-Verordnung Publikumsanlässe SO); Bewilligung eines Verpflichtungskredites im Zusammenhang mit dem Schutzschirm für Publikumsanlässe von überkantonaler Bedeutung (Weiterberatung, siehe «Verhandlungen» 2021, S. 717)

Detailberatung

Titel und Ingress, Ziffern 1., 2., 3. und 4.

Angenommen

Kein Rückkommen.

Für Annahme des Beschlussesentwurfs

grosse Mehrheit

Dagegen

x Stimmen

Enthaltungen

x Stimmen

 SGB 0048/2021

Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» für die Jahre 2022 und 2023

Es liegen vor:

a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrats vom 6. April 2021:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 74 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986, § 19 Absatz 1 und § 20 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 6. April 2021 (RRB Nr. 2021/500), beschliesst:

1. Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» werden für die Jahre 2022 und 2023 folgende Produktgruppenziele festgelegt:
 - 1.1 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
 - 1.2 Optimaler Einsatz der finanziellen Mittel.
 2. Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird als Saldovorgabe für die Jahre 2022 und 2023 ein Verpflichtungskredit von 78'062'000 Franken beschlossen.
 3. Die Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr gemäss Massnahmenplan 2014 (Massnahme BJD_K15: Plafonierung ÖV-Leistungen) wird aufgehoben.
 4. Der Verpflichtungskredit für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird bei einer vom Regierungsrat beschlossenen Lohnanpassung gemäss § 17 des Gesamtarbeitsvertrages vom 25. Oktober 2004 angepasst.
 5. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
- b) Zustimmender Antrag der Finanzkommission vom 18. August 2021 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.
- c) Zustimmender Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 19. August 2021 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.
- d) Änderungsantrag der Fraktion FDP.Die Liberalen vom 27. August 2021 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.

Ziffer 2 soll lauten:

Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird als Saldovorgabe für die Jahre 2022 und 2023 ein Verpflichtungskredit von 74'360'300 Franken beschlossen.

- e) Änderungsantrag der SVP-Fraktion vom 30. August 2021 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats.

Ziffer 2 soll lauten:

Für das Globalbudget «Öffentlicher Verkehr» wird als Saldovorgabe für die Jahre 2022 und 2023 ein Verpflichtungskredit von 69'600'000 Franken beschlossen.

Ziffer 3 soll lauten:

Die Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr gemäss Massnahmenplan 2014 (Massnahme BJD_K15: Plafonierung ÖV-Leistungen) wird beibehalten.

Eintretensfrage

Edgar Kupper (CVP), Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Beim ÖV-Globalbudget geht es um die Bewilligung eines Verpflichtungskredits von rund 78 Millionen Franken für die Abgeltung des Kantons an die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, an den Tarifverbund Nordwestschweiz und an die Schülertransportkosten von Schulträgern. Das vorliegende Globalbudget ÖV ist stark durch die Coronapandemie beeinflusst. Transportunternehmen des ÖV haben im Jahr 2020 und in diesem Jahr zum Teil massiv weniger Fahrgäste und demzufolge sind die Einnahmen beim Verkauf von Billetts stark gesunken. Es wird davon ausgegangen, dass die Einnahmen auch in den Planjahren 2022 und 2023 tiefer sind und sie sich erst im Jahr 2024 wieder auf dem Wert von 2019 bewegen. Wir rechnen mit rund 10% weniger Einnahmen im Jahr 2022 und 5% weniger Einnahmen im Jahr 2023. Die Transportunternehmen haben die Ausfälle noch höher eingeschätzt. Der Kanton hat bei den Verhandlungen bereits Korrekturen vorgenommen. Mit dem Angebots- und Leistungsauftrag 2022/2023 wird das bisherige Angebot im ÖV, soweit es sich bewährt hat, weitergeführt. Zusätzlich kommen Anpassungen und Optimierungen infolge veränderter Nachfrage hinzu, die insbesondere den ländlichen Raum stärken und attraktiver machen sollen. Namentlich wurden Buskonzepte für die Region Thal, das Niederamt und das Leimental ausgearbeitet. Die Umsetzung derselben ist kostenwirksam. Ebenfalls soll das Nachtangebot, das bis anhin von den Gemeinden direkt bestellt wurde, durch den Kanton bestellt und finanziert werden. Auch auf dem Bahnnetz ist auf den Linien Solothurn-Moutier und Bern-Solothurn ein moderater Angebotsausbau geplant. Bei den Bundesbeiträgen an den ÖV des Kantons Solothurns geht man bei der Planung des Globalbudgets davon aus, dass das bestellte Angebot die Kantonsquote übersteigen wird und daher Mehrkosten für den Kanton resultieren. Die Anpassungen im Angebot und der Ausgleich von covidbedingten Mindererlösen bei den Transportunternehmen führen zum beantragten Globalbudgetbetrag von rund 78,1 Millionen Franken. Das entspricht einer Zunahme von rund 8,2 Millionen Franken oder 11,7% gegenüber dem laufenden Globalbudget. Es wird daher im vorliegenden Beschlussesentwurf auch beantragt, die Plafonierung der Mittel für den öffentlichen Verkehr gemäss dem Massnahmenplan 2014 aufzuheben. Die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission hat sich in drei Lesungen mit dem vorliegenden Globalbudget befasst, nämlich am 20. Mai 2021, am 1. Juli 2021 und am 19. August 2021. Dies geschah jeweils in Anwesenheit von Regierungsrat Roland Fürst und in der dritten Lesung von Regierungsrätin Sandra Kolly. Ebenfalls anwesend waren der Kantonsingenieur Peter Heiniger und Kjell Kolden, Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr. Das Globalbudget, die zusätzlich aufgenommenen Angebote, der Bestellmechanismus, die Verhandlungen bei Transportunternehmen, der Mechanismus der Mitfinanzierung des Bundes, die Kostenquote, die coronabedingten Mindereinnahmen über Billetts und die Auswirkungen auf das Globalbudget wurden in der Kommission umfangreich erklärt und erläutert. In der Kommission gaben vor allem die Aufhebung der Plafonierung und die coronabedingten Mehraufwände viel zu diskutieren. Die Kommissionsmehrheit hat einer zweiten und einer dritten Lesung zugestimmt, um noch mehr Informationen zu erhalten. Die Verantwortlichen wurden beauftragt, mögliche Kürzungsvorschläge im Globalbudget aufzuzeigen und die coronabedingten Mehrkosten aus dem Globalbudget herauszunehmen. Zudem sollte der Bund angewiesen werden, einen anderen Finanzierungsmechanismus anzuwenden oder man sollte sich durchsetzen, dass der Bund die coronabedingten Defizite von brutto rund 5,7 Millionen Franken - netto 3,7 Millionen Franken - übernimmt. Es sei nicht rechtens, dass man diesen Betrag auf Vorrat ins Globalbudget nehme. Wenn Erlösausfälle eintreten, könne man diese per Nachtragskredit beschliessen. So lautete ein Votum. Den Kommissionsmitgliedern wurde jedoch ausführlich erklärt und mitgeteilt, dass dies nicht so einfach oder gar nicht möglich ist. Das Bundesparlament hat es für die Jahre 2020 und 2021 mittels Gesetzesanpassung möglich gemacht, die entsprechenden coronabedingten Defizite zu decken. Für die Jahre 2022 und 2023 wird diese Gesetzesregelung nicht mehr gelten. Es wird wieder so sein, wie das System bereits seit 25 Jahren bewährt läuft, nämlich dass das Angebot aufgrund von Busi-

nessplänen und einer Planrechnung im Voraus bestellt werden muss. Wenn es für die Transportunternehmen gut läuft, dann können sie zweckgebundene Reserven bilden, die verwendet werden können, wenn wenig über die Billetts eingenommen werden kann. Diese Reserve ist unserem Kanton beim Ertragsausfall des Jahres 2020 zugutegekommen. Die Ertragsausfälle konnten zu einem grossen Teil über diese Reserven gedeckt werden. Von Gesetzes wegen dürfen im ÖV-Budget und bei den Transportunternehmen keine Defizite geplant werden. Gemäss Konsens der Besteller, das ist das Bundesamt für Verkehr und das sind die mitbestellenden Kantone, sollen die Ertragsausfälle bei den Transportunternehmen vergütet werden, ohne dass die bestehenden Angebote abgebaut werden.

Wenn also das vorliegende Globalbudget tiefer ausfallen soll, Kosten eingespart werden müssen und die Plafonierung nicht aufgehoben werden soll, so kommen wir nicht darum herum, Angebote zu streichen und zwar bei den eigenen Linien und bei den eigenen Angeboten, die nicht über die Kantonsgrenzen hinausreichen. Die Planungen mit den anderen Kantonen sind ziemlich vielfältig. Als Kanton Solothurn ist man nicht immer Hauptbesteller dieser Linien. Daher kann man diese Linien nicht beeinflussen. An der zweiten Sitzung legte das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT), gestützt auf einen Auftrag der Kommission, gewisse Massnahmenvorschläge vor. Ich nenne an dieser Stelle ein paar davon: Wenn man kürzen möchte, so müsste man zum Beispiel die Linie 24 aufheben. Das betrifft Grenchen. Die Linie 30 ist der Abendkurs in Grenchen. Eine zweite Massnahme wäre der Verzicht auf die Umsetzung des Buskonzepts im Niederamt. Eine dritte Massnahme wäre ein Verzicht auf das Samstagsangebot der Linie 9. Das wäre Solothurn-Zuchwil-Luterbach. Eine vierte Massnahme wäre ein Verzicht des Sonntagsangebots der BSU-Linie Solothurn-Aeschi-Herzogenbuchsee sowie der Linie Solothurn-Zuchwil-Biberist. Und so geht das weiter. Es wurde klar dargelegt, wo man sparen müsste, wenn man die Kosten senken möchte. Verschiedene Votanten in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission haben sich klar gegen solche Angebotsstreichungen geäussert. Unter anderem geschah dies mit der Aussage, dass es ein falsches Zeichen wäre, in der jetzigen Pandemiesituation über einen Abbau des ÖV-Angebots in unserem Kanton zu diskutieren und damit eine Destabilisierung des ÖV zu bewirken. Niemand in der Kommission hat konkret eine Linie erwähnt, die gestrichen werden soll. In der Schlussberatung wurde die Ziffer 1. des Beschlussesentwurfs angenommen. Der Kürzungsantrag zur Ziffer 2. über 3,7 Millionen Franken, der aus den Reihen der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission kam, wurde mit 9:5 Stimmen abgelehnt. Die Ziffer 3. «Aufhebung der Plafonierung» wurde mit 9:4 Stimmen bei einer Enthaltung von der Kommission gutgeheissen. Bei der Schlussabstimmung wurde das vorliegende Globalbudget ÖV mit 9:5 Stimmen zuhanden des Kantonsrats angenommen. Die zwei vorliegenden Anträge - ein Antrag von der SVP-Fraktion und ein Antrag von der Fraktion FDP.Die Liberalen - über die wir heute noch beraten werden, lagen bei der Beratung durch die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission so noch nicht vor. Trotzdem kann ich als Kommissionssprecher dazu Stellung nehmen. Der Antrag der Fraktion FDP.Die Liberalen verlangt eine Kürzung des Globalbudgets um den Betrag von 3,7 Millionen Franken. Dieser Antrag wurde bereits in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission gestellt und eingehend diskutiert. Er wurde mit 9:5 Stimmen abgelehnt. Der Antrag der SVP-Fraktion verlangt die Beibehaltung der Plafonierung des ÖV Globalbudgets. Auch dieses Thema wurde in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission eingehend diskutiert. Die Mehrheit der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission war der Meinung, dass die Plafonierung aufgehoben werden muss. Ansonsten ist eine Optimierung des ÖV nicht möglich. Schon nur der Beschluss des Kantonsrats vom letzten Jahr, das Nachtangebot durch den Kanton zu bestellen und zu finanzieren, wäre mit einer Plafonierung nicht umsetzbar.

Sibylle Jeker (SVP). Das vorliegende Globalbudget ist etwas spezieller als die meisten anderen Globalbudgets. Es wird auf der einen Seite nur für zwei Jahre beschlossen, während in der Regel die anderen Globalbudgets für drei Jahre beschlossen werden. Auf der anderen Seite unterliegt es den Sparmassnahmen des Kantons, bei denen man im Massnahmenplan 2014 die Plafonierung für die Folgejahre beschlossen hat. Hier eine neue Buslinie, dort ein paar Zughalte mehr, Viertelstundentakt statt Halbstundentakt - die Zeiten, in denen der Kanton Solothurn mit jedem neuen Globalbudget das Angebot im öffentlichen Verkehr schrittweise ausbauen und optimieren konnte, scheinen vorbei zu sein. So konnte man es damals, als man die Plafonierung beschlossen hat, in der Zeitung lesen. Doch bereits in der Globalbudgetperiode 2018/2019 zeigt der Titel in der Zeitung «Gleich viel Geld, besseres Angebot». Trotz der Plafonierung erfolgte eine Leistungssteigerung, dank einer grossen Nachfrage und einer guten Offertverhandlung. In den letzten Jahren war man demnach auf einem guten Weg und man konnte trotz einer Leistungssteigerung die Budgetvorgaben einhalten, bis Corona den ÖV, wie auch vieles andere auch, auf den Kopf gestellt hat. Wenn wir es von der Kostenseite her betrachten, dann ist unbestritten, dass im neuen Globalbudget ÖV für die Jahre 2022 und 2023 rund 8,2 Millionen Franken an Mehrkosten enthalten sind. Im Vergleich zur auslaufenden Globalbudgetperiode sind das mehr als

10%. Davon sind 5,8 Millionen Franken reine covidbedingte Ausgaben. Prognostizierte Mindererlöse gehören nicht auf Vorrat in ein solches Budget hinein. Der Betrag ist rein hypothetisch und wir wissen nicht, ob und wie hoch die coronabedingten Ausfälle tatsächlich sein werden. Der covidbedingte Betrag ist sicher der grösste Knackpunkt dieses ganzen Budgets. Für viele ist nicht nachvollziehbar, warum die Transportunternehmen annehmen müssen, dass sie einen Verlust machen werden und warum der Bund und der Kanton diesen coronabedingten Verlust nicht aus einem anderen Topf ausgleichen können. Nicht zu vergessen sind da auch die Gemeinden, die den coronabedingten Mindererlös mitfinanzieren müssen. Gerade in den Zeiten von Corona haben wir doch alle gelernt, dass man nicht einfach so weiterfahren kann, wie es immer war. Eine gewisse Flexibilität in der gewohnten Praxis wird gefordert. Der kleinere Anteil der Mehrausgaben über 2,4 Millionen Franken findet sich im Bereich Leistungsausbau. Natürlich ist ein Ausbau des Angebots immer schön. Man darf nicht vergessen, dass sich gerade in ländlichen Gemeinden die Bevölkerung eine Verbesserung wünscht. Die Frage ist einfach, ob der Zeitpunkt der richtige ist. Einerseits wollen wir mehr Angebote, andererseits müssen Unternehmer aber Defizite budgetieren. Jeder Unternehmer weiss, dass es nur wirtschaftlich sein kann, wenn er sein Angebot nach der Nachfrage richtet. Sämtliche Regionen haben ihre Wünsche und Erwartungen an den ÖV. Aber gerade wegen der finanziellen Lage im Kanton Solothurn können zurzeit nicht alle Wünsche erfüllt werden. Schliesslich müssen diese Angebote auch von jemandem bezahlt werden. Die Abhängigkeit von Geldern, die von anderen Kantonen und von der Gewinnausschüttung der Nationalbank stammen, nimmt immer mehr zu und wir verlieren unsere finanzielle Selbstbestimmung. Während alle Zeichen auf einen neuen Massnahmenplan zeigen und wir uns für die Ausarbeitung von neuen Sparmassnahmen an einen runden Tisch setzen müssten, um über das Wie und Wann einer nachhaltigen Reduktion der Verschuldung des Kantons zu diskutieren, wird gleichzeitig mit der vorliegenden Globalbudgetvorlage beschlossen, die Plafonierung aufzuheben. Aktuell befinden wir uns mitten in der Coronazeit. Die Auswirkungen der ganzen Krise, unter anderem auch mit den beschlossenen Härtefallmassnahmen, werden für unseren Kanton sicher noch grosse Folgen haben. Die Kostenfolge wird für die öffentliche Hand spürbar sein und sie wird hoch ausfallen. In solchen Zeiten, wie wir sie jetzt vorfinden, ist es aus Sicht der SVP-Fraktion legitim, wenn wir an der Plafonierung festhalten anstatt das ÖV-Angebot weiter auszubauen. Zudem hat unsere Fraktion Mühe damit, wenn gesagt wird, dass mit dem plafonierten Budget des ÖV über Kürzungen nachgedacht werden muss. Für uns geht es nicht um Kürzungen des bestehenden Angebots, sondern für uns ist entscheidend, dass man weiterhin am Status quo der Plafonierung festhält. Mit den zur Verfügung gestellten ÖV-Mitteln wird garantiert, dass in unserem Kanton ein gutes Angebot bereitgestellt werden kann. Es ist für alle klar, dass nicht für jede Region flächendeckend eine Bushaltestelle mit einem Viertelstundentakt eingerichtet werden kann. Zielkonflikte gibt es immer und überall. Aus diesen Gründen hat die SVP-Fraktion die beiden vorliegenden Anträge zur Ziffer 2. und zur Ziffer 3. gestellt. Die Plafonierung der Mittel gemäss Massnahmenplan 2014 soll beibehalten werden. Dem vorliegenden Globalbudget ohne Änderungen wird die SVP-Fraktion nicht zustimmen können.

Philipp Heri (SP). Der öffentliche Verkehr im Kanton Solothurn entwickelt sich grundsätzlich sehr erfolgreich. Klammern wir die Coronakrise erst einmal aus. Je mehr Personen den öffentlichen Verkehr nutzen, desto weniger fahren sie alleine in ihrem Auto und verstopfen damit weniger die Strassen. Das hilft wiederum allen Verkehrsteilnehmern, egal ob Gewerbler, Velofahrer und Velofahrerin oder Schulkinder. Natürlich hilft es auch der Natur. Es ist unbestritten, dass mehr Personen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, je attraktiver ein Angebot ist. Es gibt Bedenken, dass es auch ganz viele Leute gibt, die auf einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr schlichtweg angewiesen sind, weil sie nicht einfach so auf das Privatauto ausweichen können. Insbesondere Regionen, die sich am Rand des Kantons befinden, müssen daher entsprechend erschlossen sein. Die Angebote des öffentlichen Verkehrs werden ständig überprüft. Wie gut ist welche Linie ausgelastet? Wo ist eine Taktverdichtung nötig? Wo muss eine Strecke ausgebaut werden? Das passiert immer wieder in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, die sich ihrerseits auch wieder finanziell an diesem Angebot beteiligen. Dafür erhalten sie ein entsprechendes Angebot. Die ganze finanzielle Abgeltung des öffentlichen Verkehrs ist ein komplexes Gebilde. Der Anteil des Kantons Solothurn macht dabei nur 18% des Gesamtkuchens aus. Wenn wir jetzt diesen Anteil einseitig reduzieren, bedeutet dies, dass Transportunternehmen grosse Einsparungen vornehmen müssen, damit das Ganze wieder aufgeht. In der Praxis wäre das praktisch nur mit dem Streichen von ganzen Linien zu erreichen. Für unsere Fraktion ist daher klar, dass das vorliegende Paket wichtig und richtig ist und somit auch finanziert werden muss. Ebenso klar ist es für uns, dass die Plafonierung aus dem Budgetjahr 2015 jetzt aufgehoben werden muss. Alleine schon die Teuerung in dieser Zeit rechtfertigt das. Aber auch in der Kantonsverfassung steht im Artikel 120 Absatz 2 geschrieben, dass der öffentliche Verkehr zu fördern sei. In der Diskussion um den Pendlerabzug habe ich von allen Fraktionen

mehrmals gehört, dass der Kanton Solothurn ein Pendlerkanton ist. Pendler sind stark auf ein solides Angebot im öffentlichen Verkehr angewiesen. Jetzt ist da aber auch noch die unsägliche Coronakrise, die ebenso bei den Transportunternehmen finanzielle Spuren hinterlassen wird. Ich glaube, dass dies unbestritten ist. Das System, wie sich der Kanton an den Kosten der Transportunternehmen zu beteiligen hat, ist im Personenbeförderungsgesetz geregelt. Es sieht vor, dass die Kantone jeweils im Voraus bei den Transportunternehmen ein Angebot bestellen und in einem gemeinsamen Vertrag vereinbaren, wie die Abgeltung sein muss respektive mit welchen Kosten zu rechnen ist. Jetzt rechnen beide Seiten für die beiden kommenden Abgeltungsjahre mit coronabedingten Einbussen. Auch das haben wir bereits gehört. Wie hoch diese allerdings ausfallen werden, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nur erahnen oder annäherungsweise berechnen. Ich gehe davon aus, dass das sehr seriös gemacht wurde. Daher ist in diesem Globalbudget jetzt auch der Betrag von brutto 5,78 Millionen Franken enthalten. Grundsätzlich wäre es auch unserer Fraktion lieber, wenn man ohne diese Summe kalkulieren und nachher zum Beispiel mit einem Nachtragskredit die Covidausfälle begleichen könnte. Das ist in der Praxis aber einfach so nicht möglich. In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu wissen, dass die Transportunternehmen nicht einfach von sich aus neue Linien einführen oder eine Taktverdichtung vornehmen können, wenn die im Globalbudget enthaltenen Covidgelder nicht in diesem Umfang benötigt werden. Selbstverständlich wird das überschüssige Geld nicht einfach verbraucht. Wie wir bereits gehört haben, fliesst es in einen Reservetopf, der dann wieder angezapft werden kann, wenn es unvorhersehbare Ausfälle gibt. Im Übrigen war das auch in der laufenden Periode so der Fall. Der Antrag der Fraktion FDP.Die Liberalen zu diesem Geschäft verlangt nun eine Kürzung des Globalbudgets um die Coronabeiträge. Im Prinzip würden wir das auch unterstützen. Es fehlt uns einfach der Beweis, wie das im Widerspruch zum im Personenbeförderungsgesetz geregelten Abgeltungsprozedere umgesetzt werden kann. Die Fraktion SP/Junge SP unterstützt daher den ursprünglichen Antrag des Regierungsrats.

Georg Nussbaumer (CVP). Der Bund schreibt im Personenbeförderungsgesetz vor, dass die Vereinbarungen im Voraus abgeschlossen werden müssen und dass sie massgebend für die Auszahlungen sind. Punkt. Den Rest hat mein Vorredner sehr gut ausgeführt. Der Mechanismus ist so und es gibt keinen anderen. Man hat ihn kurz geändert, aber jetzt gilt wieder dieser Mechanismus. Entsprechend müssen sich der Kanton und unser Regierungsrat nun verhalten. Es ist einfach nicht redlich, wenn man etwas Anderes verlangt, dass der Gesetzgeber nicht zulässt. Wer sich übrigens mit diesem System befasst beziehungsweise es in Frage stellt, sollte sich die Sachlage des jetzt geltenden ÖV-Gesetzes genau anschauen. Vor dem Jahr 1996 war es nämlich so, dass die öffentliche Hand tatsächlich quasi mittels Defizitgarantie den ÖV mitfinanziert hat. Das hatte zur Folge, dass etliche Linien, die eigentlich nicht hätten betrieben werden dürfen, über Jahrzehnte hinweg durch Unternehmen betrieben wurden, und zwar rückwirkend unter dem Gesichtspunkt der Auslastungen. Es trifft zu, dass es seit der Einführung des heutigen Bestellsystems so ist, dass die Transportunternehmen dazu gezwungen werden, ihre Angebote den Rahmenbedingungen im Vorfeld anzupassen. Gleichzeitig tragen sie auch ein wesentlich höheres Risiko, was den ganzen ÖV-Bereich gewaltig effizienter gemacht hat. Wenn man sich das Bestellsystem genauer ansieht, so zeigt sich, dass es Sinn macht. Tatsächlich gab es auch einige Auswüchse. Das wollen wir nicht diskutieren. Der Postauto-Skandal war einer davon. Allerdings ist das bestehende System wesentlich berechenbarer, als es das alte je war, insbesondere für unseren Kanton. Angesichts der Rahmenbedingungen, der zu erwartenden Einnahmeausfällen wegen COVID, der von diesem Parlament beschlossenen Übernahme des Nachtfahrangebots sowie den geplanten, sehr moderaten Ausbauten des Angebots, praktisch ausschliesslich im ländlichen Gebiet, ist es auch in Zeiten der angekündigten Massnahmenpläne durchaus opportun, dem vorliegenden Globalbudget im Sinne einer Vorinvestition zuzustimmen. Das ist übrigens auch im Sinn des Individualverkehrs, wie das mein Vorredner bereits erläutert hat. Jeder, der den ÖV benutzt, entlastet die Strassen. Wer dem vorliegenden Budget nicht zustimmt, muss sich bewusst sein, dass er den ÖV nachhaltig schädigt, müssen doch innerkantonale Linien gestrichen werden. Die entsprechenden Massnahmen wurden vorhin erwähnt. Auch ich und unsere Fraktion hatten anfänglich Mühe mit dem System, da es in Ausnahmesituationen nicht erlaubt ist, mit Nachtragskrediten zu arbeiten. Wenn man sich aber wieder die Vorteile des Bestellsystems vor Augen führt, kann man dem vorliegenden Globalbudget gut zustimmen. In diesem Sinn wird unsere Fraktion dem vorliegenden Globalbudget grossmehrheitlich zustimmen. Ich erlaube mir, an dieser Stelle noch eine kleine Anmerkung zur Stellungnahme des Verbands Solothurner Einwohnergemeinden (VSEG) anzubringen. Grundsätzlich ist es durchaus legitim, dass er sich dazu äussert. Ich würde aber schon erwarten, dass die verantwortliche Spitze das dann macht, wenn man von Gesetzes wegen involviert ist und nicht erst dann, wenn es von einer ihm nahestehenden Kantonsratsfraktion gesagt wird. Was mich aber bei der ganzen Sache noch viel mehr stört, ist der Ton, in welchem diese Mitteilung abgefasst wurde. Erstens wäre es Aufgabe der Geschäftsleitung, ein Globalbudget, welches die Gemeinden in jedem Fall

betrifft, anzuschauen und entsprechend zur richtigen Zeit zu reagieren. Zweitens kann man ebenfalls erwarten, dass man das dem Globalbudget zugrundeliegende Gesetz kennt und daher auch weiss, dass die Gemeinden einen sehr bescheidenen Beitrag von rund 11% zu tragen haben. Drittens kann man von der gleichen Geschäftsstelle auch erwarten, dass man das, wenn man so etwas sagt, in einem anständigen Ton macht. Wenn man dem Amt und dem Regierungsrat unterstellt, dass man den Gemeinden etwas unterjubeln wolle, will man allenfalls davon ablenken, dass man es selber versäumt hat, sich rechtzeitig mit der Materie überhaupt zu befassen. Im Übrigen vertritt er mit der Forderung zur Ablehnung ganz sicher nicht die Interessen der Gemeinden, die auf einen vernünftigen ÖV angewiesen sind.

Heinz Flück (Grüne). Von den Auswirkungen der Pandemie ist auch der ÖV betroffen. Niemand weiss genau, wie sich die Sache in den nächsten Jahren weiterentwickelt. Aber ich komme nun zuerst zum Globalbudget ÖV im Allgemeinen. Sie kennen das Bild: eine verstopfte Strasse mit 50 Autos, die gleiche Strasse mit einem einzigen Bus mit 50 Passagieren. Der Regierungsrat schreibt selber und ich zitiere es jetzt auch noch wörtlich: «Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhalten respektive weiter zu steigern, bleibt wichtig, namentlich zur Reduktion der schädlichen Emissionen und zur Entlastung des Strassennetzes.» Nur wenn wir das ÖV-Angebot attraktiv behalten und wo nötig, auch moderat ausbauen, können wir den immer grösseren Flächenbedarf vom motorisierten Individualverkehr, verbunden mit entsprechenden Unterhaltskosten - auch das verursacht Kosten - und den Immissionen künftig in Grenzen halten. Der ÖV verursacht zudem massiv weniger klimaschädliche Immissionen. Diesbezüglich ist es nur noch besser, zu Fuss zu gehen oder mit dem Velo zu fahren. Auch diesen Aspekt muss man heutzutage anders gewichten als noch im Jahr 2014. Wir Grünen stimmen diesem Globalbudget und damit der Aufhebung der Plafonierung zu. Der Ausbau ist absolut minimal, aus heutiger Sicht ist er eigentlich ungenügend. Aber es liegen ja keine weitergehenden Anträge vor und unter den vorliegenden Massnahmen ist notabene zudem eine gewisse, wenn auch sehr kleine Einsparung vorgesehen. Auch dieser stimmen wir zu. Ganz vehement würden wir uns aber gegen jeglichen Abbau wehren. Ein vorübergehender coronabedingter Nachfragerückgang darf nicht zu solchen unüberlegten und folgenreicheren Massnahmen führen. Wie eingangs erwähnt, wissen wir nicht, wie es mit der Covidkrise weitergeht. Es gibt eine Einschätzung der Ertragsausfälle für die nächsten zwei Jahre. Das sind Prognosen und Prognosen sind immer unsicher, weil sie die Zukunft betreffen. Es ist klar, dass sich der Kanton an den covidbedingten Ertragsausfällen beteiligen muss. Wie das finanztechnisch zu lösen ist, ist den Grünen eigentlich egal. Das Gesetz über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoV) konnte Einflüsse wie die von der aktuellen Pandemie nicht voraussehen und mitberücksichtigen. Wir Grünen werden uns aber gegen jegliche Streichung der vorgeschlagenen Massnahmen wehren und daher dem Antrag des Regierungsrats zustimmen. Wenn man jedoch zum Schluss kommt, dass man die 3,7 Millionen Franken für die pandemiebedingten Mehrkosten aus dem Globalbudget ausklammern könnte, wäre das für uns auch nicht tragisch. Es sind schliesslich die gleichen Steuerfranken, die dafür eingesetzt werden. Aber ich wiederhole es noch einmal: Ein Abbau wäre für uns Grüne ein absolutes No-go. Wir könnten einer solchen Ausklammerung des erwähnten Betrags nur mit der entsprechenden absoluten Zusicherung zustimmen, dass nichts abgebaut wird und die aufgeführten moderaten Ausbauten umgesetzt werden. Daher stimmen wir, wie bereits erwähnt, dem Antrag des Regierungsrats zu.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Ich habe einen kurzen Hinweis. Es gibt jetzt während zehn Minuten Kameraaufnahmen. Die Kamerafrau ist zertifiziert, sie wird kurz ein paar Filmaufnahmen machen und verlässt dann den Saal wieder.

Thomas Lüthi (glp). Wir haben es bereits gehört. Das Thema wurde in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission ausführlichst besprochen. Das hatte den Vorteil, das doch sehr spezielle Globalbudget etwas besser kennenzulernen. Kurz vor den Wahlen im März 2021 haben wir über die Übernahme des Nachtbusses in das Grundangebot gesprochen. Auch das wurde bereits mehrfach erwähnt. Ich kann mich noch sehr gut daran erinnern, wie die damalige Kommissionssprecherin das einstimmige Kommissionsresultat aus der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission verkündet hat. Sie hat in ihrem Votum darauf aufmerksam gemacht, dass die Mittel für den ÖV aufgestockt werden und die Plafonierung fallen müsse. Auch der Regierungsrat, mittlerweile a.D., hat vor der Abstimmung damals noch einmal klargemacht, dass mit der Erheblicherklärung des damaligen Auftrags die Plafonierung hinfällig wird, weil im Topf kein Platz mehr ist. Wir wissen, wie die Abstimmung ausgegangen ist. Der Auftrag wurde mit einigen Gegenstimmen erheblich erklärt. Das geschah vor den Wahlen. Heute haben wir einen Antrag auf dem Tisch, der diese Plafonierung wiedereinführen beziehungsweise beibehalten will. Dazu möchte ich später noch ein, zwei Worte anbringen. Das Globalbudget ÖV beziehungsweise das Bestellsystem, mit dem wir als Kanton die Leistungen bei den Leistungserbringern bestellen, birgt be-

kanntlich einige gesetzliche Spezialitäten. Natürlich ist es speziell, wenn wir bereits jetzt Geld für die Ertragsausfälle sprechen müssen, die die ÖV-Unternehmer aufgrund der Covidpandemie haben werden. Wir müssen aber auch einfach ehrlich sein und anerkennen, dass die gesetzlichen Bestimmungen im ÖV-Gesetz dies schlicht und ergreifend nicht anders zulassen. Wer etwas Anderes behauptet, handelt fahrlässig und zwingt die Verwaltung mit einer Budgetkürzung zu einschneidenden Angebotskürzungen. Diese Angebotskürzungen kommen dazu noch viel zu spät und können nur noch kantonsintern umgesetzt werden. Wir operieren also am offenen Herzen dieses ÖV-Systems und geben den Chirurgen weder die nötige Zeit noch das richtige Werkzeug in die Hand. Die glp-Fraktion ist durchaus bereit, über Einsparungen und Anpassungen beim Angebot im ÖV zu sprechen, falls sich die Nachfrage langfristig und nachhaltig verändert. Eine Hauruck-Übung ohne Abstimmung mit den Nachbarkantonen und damit auf Kosten von unter anderem auch ländlichen Kantonsteilen, wie das der Kommissionssprecher bereits ausgeführt hat, macht aus unserer Sicht keinen Sinn. Die Angebotsausdünnung würde zudem die Nachhaltigkeitsbemühungen des Kantons komplett unterlaufen. Es geht, wie es Heinz Flück bereits ausgeführt hat, auch nicht darum, die Strasse gegen die Schiene oder den Individualverkehr gegen den ÖV auszuspielen. Es geht darum, dass unsere Infrastruktur nur bedingt erweitert werden kann und sich die bestehenden Verkehrsträger im Interesse von allen Verkehrsteilnehmern bestmöglich ergänzen müssen. Ich erlaube mir, zu den vorliegenden Anträgen kurz etwas zu bemerken. Der Antrag der Fraktion FDP. Die Liberalen verkennt aus unserer Sicht schlicht die Fakten und die Tatsache, dass das gesetzlich verankerte Bestellsystem keinen anderen Weg zulässt. Wenn wir diesen Antrag annehmen, würde wie erwähnt nichts Anderes übrigbleiben, als die Angebotspalette substanziell zu kürzen - egal, ob wir bereit wären, im Nachhinein das Geld noch zu sprechen. Der Antrag der SVP-Fraktion ist immerhin ehrlich. Man will den ÖV einfach schwächen beziehungsweise sparen und dies auf dem Buckel der Menschen, die täglich auf diesen Verkehrsträger angewiesen sind. Das macht aus Sicht der glp-Fraktion weder ökonomisch noch ökologisch Sinn. Wir werden beide Anträge entsprechend ablehnen und unterstützen das vorliegende Globalbudget ÖV.

Martin Rufer (FDP). Der ÖV ist unbestrittenermassen wichtig und auch wir von der Fraktion FDP. Die Liberalen wollen einen starken und leistungsfähigen ÖV. Wir unterstützen - und das möchte ich unterstreichen - das Leistungspaket inklusive den Leistungsausbau, der im Rahmen des Globalbudgets 2022 und 2023 vorgesehen ist. Der Leistungsausbau wurde mit den Gemeinden verhandelt. Es wäre falsch, wenn wir nun heute den Stecker ziehen würden. Entsprechend werden wir auch dagegen stimmen, dass man die Plafonierung stehen lässt. Aus unserer Sicht geht es heute nicht darum, über das Leistungspaket des öffentlichen Verkehrs zu diskutieren. Heute geht es darum, eine Diskussion zu führen, wie man mit öffentlichen Mitteln in diesem Kanton umgeht. Es wurde mehrfach erwähnt, dass das Globalbudget um 8,2 Millionen Franken ansteigt. Davon sind 3,7 Millionen Franken vorgesehen, um allfällige, eventuelle, künftige Coronaausfälle bei den Transportunternehmen in den kommenden zwei Jahren zu finanzieren. Damit bin ich beim Kern und bei unserem Antrag angelangt. Wir können doch nicht Coronaausfälle per Vorrat von Seiten des Kantons über dieses Globalbudget vorfinanzieren. Man muss zudem sehen, dass wir mit der Vorfinanzierung des Kantons auch die Gemeinden im Schlepptau mitnehmen, die mit 2 Millionen Franken ebenfalls in eine Vorleistung gehen müssen. Unser Antrag auf Streichung von 3,7 Millionen Franken geht in die Richtung, dass wir die Coronaausfälle nicht im Voraus finanzieren wollen. Ich möchte drei Gründe aufführen. Erstens ist es völlig systemfremd, dass man Coronaausfälle zum Voraus finanziert. Seit zwei Jahren haben wir ein System, in dem unzählige KMU nachweisen mussten, dass sie Ausfälle erlitten haben. Das wurde überprüft und erst nachdem dieser Nachweis erbracht wurde, erfolgte die Auszahlung. Ich glaube, dass sich das System bewährt hat. Im ÖV gehen wir in eine andere Richtung. Dort sagen wir, dass wir im Voraus allfällige Ausfälle finanzieren. Wir geben die Zusicherung zu allfälligen Ausfällen. Das Beste kommt noch: Wenn die Ausfälle nicht eintreten, was wir alle hoffen, und wir wieder in eine normale Situation kommen, dann kommt das Geld nicht etwa zurück in den Kanton, sondern es bleibt bei den Transportunternehmen. Das ist einfach nicht korrekt im Vergleich zu den anderen Unternehmen und es ist finanzpolitisch gesehen ein Problem. Ich bin der Meinung, dass es auch ein Affront gegenüber den etwa 1000 Unternehmen ist, die in den letzten Monaten aufwendige Gesuche gestellt haben und Nachweise erbringen mussten, dass sie Ausfälle erlitten haben. Wenn es um den ÖV geht, kehren wir das System einfach um. Das ist nicht korrekt. Beim zweiten Grund geht es um die finanzierungstechnischen Fragen. Es ist allgemein bekannt und wurde auch schon ausgeführt, dass es sich bei der Finanzierung beim regionalen Personenverkehr um eine Verbundaufgabe handelt. Die Gemeinden und der Kanton sind auf der einen Seite, der Bund ist auf der anderen. Auch der Bund hat sich Gedanken gemacht, wie man allfällige Coronaausfälle in den Jahren 2022 und 2023 finanzieren könnte und er ist zu einer Lösung gekommen. In der Botschaft zur Finanzierung des regionalen Personenverkehrs 2022 und 2023 schreibt der Bundesrat explizit, dass es

nicht sinnvoll ist, wegen möglicher Einnahmeausfälle Kredite auf Reserve zu sprechen. Weiter sagt der Bundesrat, dass man allfällige Ausfälle nicht über die Verpflichtungskredite, also über das Globalbudget finanzieren werde, sondern dass die Nachfinanzierung mittels Nachtragskrediten erfolgen würde. Das ist genau das System, wie es auch an anderen Orten zur Anwendung kommt. Ich möchte bemerken, dass der Solothurner Regierungsrat in der Stellungnahme vom 17. Januar 2021 genau diese Vorgehensweise gestützt hat. Der Solothurner Regierungsrat schreibt an den Bundesrat, dass es richtig ist, Nachfinanzierungen mittels Nachtragskrediten vorzunehmen, wenn es zu Einnahmeausfällen kommen sollte. Wir befinden uns in der absurden Situation, dass der Solothurner Regierungsrat sagt, dass man den Bundesanteil mit Nachtragskrediten nachjustieren kann. Im Kanton und bei den Gemeinden gehen wir aber in die Vorleistung. Wir öffnen die Kasse, bevor der Ausfall da ist. Das finde ich eigenartig. Ich komme nun zum dritten Grund. Es wurde heute mehrfach erwähnt, dass es eigentlich gar nicht anders geht, weil wieder die Spielregeln gelten, wie sie vor Corona waren. Da muss ich einfach sagen, dass dem nicht so ist. Die Spielregeln 2022 und 2023 sind andere, als sie dies vor der Coronakrise waren. Der Bund hat nämlich beschlossen, dass man mit den Transportunternehmen nicht zweijährige Verträge abschliessen muss, sondern einjährige Verträge. Genau diese einjährigen Verträge verschaffen dem Kanton den Handlungsspielraum, um finanzpolitisch nachzujustieren und nicht für zwei Jahre in die Vorleistung zu gehen. Denjenigen, die einfach sagen, dass man für Corona eine Lösung gefunden habe, aber jetzt wieder das alte System gelte, muss ich entgegenen, das dem nicht so ist. Wir haben viel mehr Flexibilität mit den einjährigen Verträgen. Genau die Einjährigkeit gibt uns auch die Möglichkeit, das Globalbudget zu kürzen, den Betrag von 3,7 Millionen Franken herauszunehmen und für das Jahr 2022 abzuschliessen. Im Herbst 2022 werden wir prüfen, wie sich die Coronakrise entwickelt hat und ob die Einnahmeausfälle effektiv vorhanden sind. Wenn sie dann tatsächlich vorhanden sind, können wir nachjustieren. Es ist möglich, den Betrag von 3,7 Millionen Franken herauszunehmen, ohne dass wir schlussendlich Leistungen kürzen müssen. Das sind die drei Hauptgründe. Erstens ist es unfair gegenüber den anderen KMU, wenn man hier in eine Vorfinanzierung geht. Zweitens macht es auch der Bund, mit Unterstützung des Kantons, anders. Drittens haben wir die Möglichkeit, das Problem über die Nachtragskredite zu lösen. Daher bitte ich Sie, dem Antrag der Fraktion FDP.Die Liberalen zuzustimmen. Es geht schlussendlich darum, wie man im Kanton und in den Gemeinden mit den Steuergeldern umgeht. Wir sind wohl alle verpflichtet, dass wir damit sorgsam und haushälterisch umgehen. Entsprechend ist es richtig, dass man die 3,7 Millionen Franken herausnimmt. Wenn die 3,7 Millionen Franken im Globalbudget verbleiben, wird unsere Fraktion diesem Globalbudget in der Schlussabstimmung nicht zustimmen.

Fabian Gloor (CVP). Das Budget - das ist jeweils so eine Frage. Was ist die Aufgabe des Budgets? Es hat wohl in erster Linie die Aufgabe, dass es ein möglichst realitätsnahes Bild der Zukunft aufzeigt. Wir alle hier im Rat wissen, dass die Coronakrise in den letzten 1½ Jahren doch einiges durcheinandergebracht und durcheinandergeschüttelt hat. Es heisst also, dass Corona auch im Bereich ÖV Auswirkungen hat. Es wäre wohl nicht richtig zu sagen, dass man es nicht berücksichtigen muss, wenn wir heute schon wissen, dass wir Mindereinnahmen haben. Ich glaube, dass dies in jeder Prognose unbestritten geblieben ist. Wir müssen nun doch auch damit rechnen. Das gehört zu einer Budgetierung, die vernünftig und verantwortungsvoll ist. Wenn man zu diesem Schluss kommt, dann ist es eine Tatsache, dass eine Plafonierung oder eine Reduktion eines solchen Budgets zu nichts Anderem als zu einem je nachdem kleineren oder grösseren Abbau der Leistungen im öffentlichen Verkehr führt. Es stellt sich die Frage, ob man das auch will. Man sollte dann aber auch entsprechend kundtun, dass man das so möchte. Ich möchte noch auf den Zusammenhang mit Corona hinweisen. Wir haben sehr viele Branchen zu Recht unterstützt, so auch sehr viele Betriebe - sei es als Kanton oder auch als Bund. Ich bin der Meinung, dass es nicht nachhaltig ist, beim öffentlichen Verkehr, der eine absolute Basisinfrastruktur ist, jetzt keine Unterstützung zu gewähren und nicht entsprechend eine Übergangsförderung sicherzustellen. Wir müssen doch dafür besorgt sein, dass die Infrastrukturen und die Leistungen erhalten bleiben. Wir müssen dafür sorgen, dass wir die Ziele der Umweltpolitik und der Verkehrspolitik, die wir uns selber als Kanton, aber auch als Schweiz gesetzt haben, erreichen können. Auch für die Gemeinden - und hier spreche ich ein Stück weit auch als Gemeindepräsident - ist heute eine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr absolut zentral, so auch für die Attraktivität einer Gemeinde. Ich bin der Meinung, dass dies jeder Gemeindepräsident bestätigen kann. Daher erachte ich es nicht als sinnvoll, dass man das mit einer Beibehaltung der Plafonierung oder mit einer Reduktion auf das Spiel setzen möchte. Ich rufe also auch mit Überzeugung als Gemeindepräsident zur Zustimmung zu diesem Globalbudget auf.

Simon Michel (FDP). Zuerst danke ich Martin Rufer für sein Vernunftsvotum. Als Unternehmer und Geschäftsführer eines Betriebs mit über 2000 Mitarbeitenden habe ich etwas gelernt, nämlich wie man überleben und prosperieren kann. Ein Rezept, eine Regel möchte ich heute mit Ihnen teilen. Es ist die

Regel Nummer 1: Geben Sie einem Geschäftsführer, einem Verhandler, einem Projektmanager oder einem Chefbeamten nie zu viel Budget, nie eine Reserve, nie ein Notkässeli. Denn er wird es brauchen. Er wird keinen Grund sehen, um zu sparen. Er wird keinen Druck spüren, um zu sparen. Er wird auch schlechter verhandeln. Und so ist es mit dem Verhandeln der ÖV-Dienstleistungen genau gleich, wie mein Einkauf mit den Lieferanten verhandelt. Also sollte man die Budgeteigner immer an der kurzen Leine halten. Jeder Betrieb, so auch die Busbetriebe, können sparen. 1% bis 2% pro Jahr, das entspricht 600'000 Franken, kann jeder sparen. Die Drohkulisse der Betreiber - das ist eine Note an den Sprecher der glp-Fraktion - Strecken sofort streichen zu müssen, ist eine reine Verhandlungstaktik. Ich habe mir die Mühe genommen, die Geschäftsberichte dieser Betreiber zu lesen. Sie finden darin kein Wort, kein einziges Wort von Sparen. Der Kanton bezahlt ja. Ich beurteile das aktuelle verantwortliche Verhandlungsteam als zu schwach, primär aber auch, weil wir hier im Kantonsrat jedem Thema und jedem Antrag zum ÖV zustimmen. Mit der Kürzung stärken wir den Rücken von Kjell Kolden und des Teams unserer neuen Regierungsrätin. Der Kanton akzeptiert die hohen Rechnungen der Transportunternehmen nicht mehr länger. Ich bin überhaupt nicht gegen den ÖV, ganz im Gegenteil, aber ich bin für einen vernünftigen Umgang mit unseren knappen Ressourcen.

Urs Huber (SP). Ich habe mich gedanklich gemeldet, bevor mein Vorredner mit seinem Votum begonnen hat. Ich muss mich jetzt zuerst beruhigen. Ich bin ein Branchenvertreter, ein Branchenmitarbeitervertreter, und ich spreche trotzdem oder erst recht zu diesem Thema. Die Bauern machen das schliesslich auch immer zu ihren Anliegen. Eigentlich wollte ich mich nicht auf das soeben gehörte Votum beziehen, sondern auf das Votum der Sprecherin der SVP-Fraktion. Sie hat gesagt, dass jeder Unternehmer weiss, dass man sich nach den Ausgaben ausrichten muss. Fakt ist, dass Unternehmer in der Branche ÖV einen Auftrag haben, den sie erfüllen müssen. Ich möchte einmal schauen, was passieren würde, wenn um 10 Uhr kein Bus kommt und um 11 Uhr kein Zug fährt, weil das Unternehmen sparen muss. Die Zeitungen werden voll sein, es wird viele Leserbriefe geben, die Social Media Kanäle explodieren und hier im Rat wird es einen Vorstoss geben. Genau das würde passieren. Man erhält einen Auftrag und muss ihn erfüllen. Das ist es in der Logik. Im Weiteren gibt es auch noch eine Transportpflicht und es kann keiner sagen, was er machen möchte. Ich komme zurück auf die Privilegierung, die genannt wurde. Es gibt auch Geschichten, die mich bodenlos nerven. Der grösste Player im Umzug ist die SBB. Die SBB beschäftigt 30'000 Mitarbeiter und sie tätigen Abzüge für die Arbeitslosenversicherung. Aber viele Unternehmen konnten sich relativ gut durch die Krise schlängeln, weil es Kurzarbeitsmöglichkeiten gab. Josef Maushart hat früher stets betont, dass dies enorm wichtig war. Die SBB hat diese Möglichkeit explizit nicht zur Verfügung gestellt. 30'000 Personen sowie das Unternehmen zahlen ein, aber ein Kurzarbeitsgeld ist für die SBB ausgeschlossen. Das ist nicht ein Privileg, sondern für mich ist das ein umgekehrter Skandal. Wenn die Unternehmen so gut gehalten wären, dann hätten wir als Mitarbeitervertretung nicht dauernd das Problem. Es heisst immer, dass man sparen muss. Einen Fachkräftemangel gibt es überall. Aber explizit im ÖV-Bereich gibt es praktisch keine Funktion, bei der man nicht wahnsinnig Mühe bekundet, Personen zu finden. Man spricht immer nur von den Lokführern, aber es ist bei allen Berufen der Fall, in denen man in Konkurrenz zur Privatwirtschaft steht. Ich muss nichts dazu sagen, wie das System läuft. Einige Votanten haben versucht, es zu erklären. Zu Corona habe ich dennoch eine Anmerkung. Wir könnten uns alle zusammen das Problem ersparen, wenn wir wenigstens versuchen würden, das zu tun, was in unseren Möglichkeiten ist, um gesellschaftlich weiterzukommen. Sie wissen, was ich damit meine. Wir versuchen nicht einmal das. Das ist das, was wir machen können, damit Corona in nächster Zukunft möglichst wenig Kosten verursachen wird.

Barbara Leibundgut (FDP). Ich ergreife das Wort im Namen des Einwohnergemeindeverbands und nehme nur zum Teil zur Coronaabgeltung Stellung. Mit grossem Erstaunen haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Regierungsrat zusammen mit den Fachkommissionen den Einwohnergemeinden unangekündigt und ohne Vorabinformation im Rahmen des Globalbudgets knapp über 2 Millionen Franken fiktive und prognostizierte Corona-Mehrkosten übertragen will. Das ist wohl nicht der gewünschte Stil und gar nicht im Sinn einer guten Zusammenarbeit. Einerseits sind wir dezidiert der Meinung, dass Corona-Entschädigungen nicht in das Globalbudget gehören, weder beim ÖV noch anderswo. Diese Entschädigungen sind geschätzt und es ist noch gar nicht klar, in welcher Höhe die Kosten überhaupt anfallen werden. Auch der Bund spricht diese Beiträge nicht im Voraus. Dazu haben verschiedene Vorredner bereits umfangreiche Ausführungen gemacht. Solche Entschädigungen brauchen eine Lösung über Nachtragskredite und gehören nicht in das Globalbudget. Zum anderen kann nicht akzeptiert werden, dass die Kosten überhaupt den Gemeinden übertragen werden. Wie in den anderen Bereichen, zum Beispiel bei den Entschädigungen an die Spitäler, ist es bei kantonalen Leistungsfeldern klar, dass der Kanton die durch Corona verursachten Mehrkosten beziehungsweise Mindererträge vollumfänglich

selber getragen hat. Auch der öffentliche Verkehr ist grundsätzlich ein kantonales Leistungsfeld, auch wenn sich die Gemeinden über einen Verteilschlüssel an den Kosten beteiligen. Ich bitte Sie im Namen der Einwohnergemeinden, diese Fakten zu berücksichtigen und den Antrag der Fraktion FDP.Die Liberalen zu unterstützen.

Georg Nussbaumer (CVP). Ich muss noch einmal auf das Votum von Martin Rufer zurückkommen. Irgendwie bin ich so verzweifelt, wie das Kjell Kolden in den Sitzungen der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission war. Das Bundesparlament hat für die Jahre 2020 und 2021 eine befristete Gesetzesanpassung beschlossen. Die ist aufgehoben. Wir haben diese Gesetzesanpassung nicht. Es ist richtig, dass die Verkürzung der Frist hilft. Sie hilft aber auch bei den Verhandlungen, die man im Voraus führt. Wenn man im Vorfeld schon ganz genau weiss, dass man einen Nachtragskredit braucht - und das ist eigentlich auch ein Grundsatz - dann macht man das nicht so, sondern handelt es über das ordentliche Budget ab.

Matthias Borner (SVP). Als ich den Beschlussesentwurf zu diesem Geschäft gelesen habe, musste ich mich doch etwas fragen. Die beiden Ziele des Globalbudgets sind darin festgelegt. Ein Ziel davon lautet «optimaler Einsatz der finanziellen Mittel». Ich habe mir zuerst überlegt, dazu einen Antrag einzureichen. Aber es ist nicht wirklich zielführend, weil ich nicht in dieser Kommission bin. Ich möchte einfach festhalten, dass ich es als treuhänderische Pflicht des Staates erachte, dass er immer optimal mit den finanziellen Mitteln der Steuerzahler und Steuerzahlerinnen umgeht. Ein optimaler Einsatz der finanziellen Mittel ist hier nicht ein Ziel, sondern die Voraussetzung des staatlichen Handelns. Daher ist es für mich eine völlige Worthülse. Aufgrund des Votums, das ich jetzt halte, habe ich noch andere Globalbudgets geprüft. In anderen Globalbudgets hat man sich dieser Frage gestellt: Was ist unser Ziel? Man hat dort sehr gut aufgelistet, bei welchen Stellschrauben man ansetzen möchte und wo man sich verbessern möchte. Vielleicht ist es einfach ein Symptom dafür, dass eine solche Worthülse als Ziel aufgeführt wird, dass man sich in der Kommission zu wenig darüber unterhalten hat, was eigentlich das Ziel dieses Globalbudgets ist.

Sandra Kolly (Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements). Ich werde mich zu den beiden Kürzungsanträgen äussern und versuchen, noch das eine oder andere zu erläutern. Ich komme zuerst zum Antrag der SVP-Fraktion. Es wurde erwähnt, dass sich die Plafonierung auf das Budget des Jahres 2015 stützt. Die Plafonierung können wir alleine schon wegen dem Nachtbusangebot nicht mehr aufrechterhalten. Man hatte seinerzeit entschieden, das Nachtbusangebot ebenfalls in das Grundangebot aufzunehmen. Wir müssten die über 700'000 Franken mit Linienkürzungen kompensieren respektive wir müssten ganze Linien im Kanton, die wir selber bestellen, einstellen. Alles andere wäre wegen dem Personenbeförderungsgesetz nicht erlaubt. Wir dürfen kein Defizit budgetieren. Ich bitte Sie daher, diesen Antrag abzulehnen. Nun komme ich auf den Antrag der Fraktion FDP.Die Liberalen zu sprechen. Das Personenbeförderungsgesetz wurde einige Male erwähnt. Ich muss es an dieser Stelle noch einmal wiederholen. Wir müssen die Vereinbarungen im Voraus abschliessen. Wir dürfen kein Defizit budgetieren. Normalerweise treffen wir diese Vereinbarungen für zwei Jahre. In den jetzigen Zeiten von Corona haben wir die Möglichkeit, diese Vereinbarungen für ein Jahr zu treffen. Für das Jahr 2022 - dieser Fahrplan tritt ja schon bald ein - wurde bereits verhandelt. Wir haben dafür keinen grossen Spielraum mehr. Für das Jahr 2023 sind Nachverhandlungen möglich. Für das Jahr 2020 hat der Bund eine Defizitgarantie gegeben. Diese betrifft die Erlösausfälle infolge von Corona, welche durch die Reserven der Transportunternehmen nicht gedeckt waren. Für das Jahr 2021 muss das Ganze noch vom Parlament bewilligt werden. Ich gehe davon aus, dass diese Bewilligung erfolgen wird. Sie gilt jedoch nur für den Regionalpersonenverkehr. Ich stehe in heftigen Diskussionen mit dem Bund, weil ich auch noch für den Ortsverkehr etwas bekommen möchte. Zum Votum von Martin Rufer: Ich habe die Vernehmlassung vor mir, die wir geschickt haben. Mir machen dort ganz klar auf den Nachtragskredit für die Jahre 2022 bis 2025 aufmerksam. Wie soll damit verfahren werden? Wir wollen wissen, was da gemacht werden soll. Wir befinden uns aber nach wie vor in der Luft. Letzte Woche habe ich Bundesrat Guy Parmelin gesagt, als eine Delegation zusammen mit ihm ein Mittagessen eingenommen hat, dass der Bund etwas macht, das er uns als Besteller, das er uns als Kantone, verbietet. Der Bund sagt, dass er zuerst einmal schauen und zuwarten möchte, was passiert. Wir als Kantone müssen im Voraus verhandeln. Das ist unschön. Hinzu kommt, dass der Bund über ein riesiges Kreditvolumen über vier Jahre verfügt. Wir haben ein Kreditvolumen für zwei Jahre, und dies nun ausgerechnet für die kritischen Jahre 2022 und 2023. Dazu wissen wir nicht, was passiert. Wenn ich der Bund wäre und einen vierjährigen Kredit zur Verfügung hätte, dann würde ich auch zusehen, was in den Jahren 2022 und 2023 passiert. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Delle in den Jahren 2024 und 2025 geglättet sein wird, ist gross. Danach können wir weiter-

schauen. Die Erlösausfälle von uns müssen wir in die Vereinbarungen hineinrechnen, ob wir das nun wollen oder nicht. Ich möchte das noch einmal betonen. Wir haben sie im Jahr 2022 mit 10% eingerechnet, im Jahr 2023 mit 5%. Die Transportunternehmen haben einiges mehr eingegeben. Ich kann daher die Aussage nicht gelten lassen, dass wir schlecht verhandelt haben. Wir haben schon einige Kürzungen vorgenommen. Auch die Transportunternehmen tragen ein gewisses Risiko. Hinzu kommt noch ein weiterer Haken. Vielleicht hat man den Eindruck, dass ich etwas schwierig tun würde, denn man würde doch einen Nachtragskredit sprechen. Wir haben Abklärungen mit dem Finanzdepartement getroffen. Es wurde uns klar erläutert und erklärt, dass es gestützt auf das WoV-Gesetz nicht vorgesehen ist, einen Verpflichtungskredit zu bewilligen, bei dem man genau weiss, dass er nicht reicht. Es wurde uns sehr von einem solchen Vorgehen abgeraten. Ein solches Verfahren ist auch nicht ehrlich. Faktisch bedeutet der Betrag von 3,7 Millionen Franken eine Budgetkürzung. Der Voranschlag für das Jahr 2022 liegt vor. Der Betrag von 2,5 Millionen Franken, den wir für das Jahr 2022 errechnet haben, ist darin enthalten. Wenn man sich nun für eine Beibehaltung aussprechen würde, so müssten wir diesen Betrag im Jahr 2023 herausnehmen, weil zum Zeitpunkt der Verhandlungen das Geld gar noch nicht vorhanden ist. Ich bin mir bewusst, dass das Ganze etwas formalistisch und wohl auch etwas müssig ist. Im Moment präsentiert sich die Situation aber so. Daher beantrage ich, dass die beiden Anträge abgelehnt werden und das Budget so genehmigt wird, wie es vom Regierungsrat vorgeschlagen wird.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Wir kommen damit zur Abstimmung. Es liegen verschiedene Anträge zu diesem Beschlussesentwurf vor. Wird das Wort noch weiter gewünscht? Das ist nicht der Fall.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress, Ziffer 1.	Angenommen
Zustimmung zum Antrag der SVP-Fraktion	x Stimmen
Zustimmung zum Antrag der Fraktion FDP.Die Liberalen	Mehrheit
Enthaltungen	x Stimmen

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Der Antrag der Fraktion FDP.Die Liberalen hat hiermit obsiegt.

Zustimmung zum Antrag der Fraktion FDP.Die Liberalen	x Stimmen
Zustimmung zum Beschlussesentwurf des Regierungsrats	Mehrheit
Enthaltungen	x Stimmen

Detailberatung

Titel und Ingress, Ziffern 4. und 5.	Angenommen
--------------------------------------	------------

Kein Rückkommen.

Für Annahme des Beschlussesentwurfs	Mehrheit
Dagegen	x Stimmen
Enthaltungen	x Stimmen

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. An dieser Stelle legen wir eine gut zehnminütige Lüftungspause ein.

Die Verhandlungen werden von 10.30 bis 10.45 Uhr unterbrochen.

A 0247/2020

Auftrag fraktionsübergreifend: Stopp den Planungsarbeiten für ein zentrales Untersuchungsgefängnis in Deitingen/Flumenthal

Es liegen vor:

- a) Wortlaut des Auftrags vom 15. Dezember 2020 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 1. März 2021:

1. Auftragstext. Der Regierungsrat wird aufgefordert, die Planungsarbeiten für ein zentrales kantonales Untersuchungsgefängnis im Schachen von Deitingen/Flumenthal abubrechen. Dem Kantonsrat ist eine Vorlage zu unterbreiten, mit der Wahl eines Standortes oder mehrerer Standorte, die keinen Verlust von Kulturland bedeuten, der oder die mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind und betriebliche Vorteile in Strafverfahren berücksichtigen.

2. Begründung. Die Untersuchungsgefängnisse Olten und Solothurn gelangen unbestrittenermassen ans Ende ihrer Lebensdauer und müssen ersetzt werden. Den Neubau eines Zentralgefängnisses an einem Standort im Schachen Deitingen/Flumenthal stellen die Unterzeichneten aus mehreren Gründen wie folgt in Frage:

Problemfeld eins: Schutz der Landschaft. Es ist unbestritten, dass die Schweiz seit Jahrzehnten ein Problem mit der Zersiedelung hat, insbesondere im Mittelland. Am 3. März 2013 nahm die Schweizer Bevölkerung mit 62.9% Zustimmung die Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung an. Ziel der Gesetzesänderung war und ist es, durch die Förderung einer kompakten Siedlungsentwicklung die Zersiedelung in der Schweiz zu bremsen. Der Kanton Solothurn plant nun im Raum Schachen der Gemeinden Deitingen und Flumenthal ein neues zentrales Untersuchungsgefängnis. Gemäss CH Media/Solothurner Zeitung vom 21. November 2020 wurde bereits die «Kantonale Zone für öffentliche Bauten» angepasst und damit die Voraussetzung geschaffen, dass im Schachen ein Neubau realisiert werden kann. Damit würde der Kanton Solothurn die Zersiedelung fördern und widerspräche dem Willen der Schweizer Bevölkerung. Zwar befinden sich im fraglichen Gebiet bereits die Justizvollzugsanstalt und das Bundesasylzentrum. Der Neubau käme aber auf Felder zu liegen, die landwirtschaftlich genutzt werden. Zudem fliesst die Aare in unmittelbarer Nähe vorbei, wobei das sensible Ufergebiet beeinträchtigt würde. Durch die Gebäude des Bundesasylzentrums und der Autobahnraststätte Deitingen Nord ist das Ufergebiet in diesem Raum schon über Gebühr negativ tangiert worden. Ganz grundsätzlich soll der Kanton als Bauherrschaft die Zubetonierung der Landschaft nicht fördern und bestehendes Ackerland zur Ernährung der Bevölkerung schützen. Die Zeiten sollten definitiv vorbei sein, in denen freie Flächen in der Ebene versiegelt werden. Im Kanton Solothurn gibt es genügend Brachen und andere Areale in bestehenden Siedlungsgebieten, die für ein Untersuchungsgefängnis verwendet werden können.

Problemfeld zwei: Erreichbarkeit und Abläufe. Noch viel mehr als die zum geplanten Bauperimeter angrenzende Justizvollzugsanstalt hat ein Zentralgefängnis wie das geplante (Untersuchungshaft, Vollzug kurze Freiheitsstrafen, Ausschaffungshaft) einen erhöhten Publikumsverkehr zur Folge. Dieser Verkehr ergibt sich einerseits aus Zu- und Wegfahrten von Personen, die von aussen das Zentralgefängnis aufsuchen müssen. Die Untersuchungshaft sichert primär den Untersuchungszweck, es finden in den Räumlichkeiten der Anstalt Einvernahmen, Anwaltsgespräche, Haftverhandlungen etc. statt. Zu diesem Zweck reisen Polizeibeamte, Staatsanwältinnen und Verteidiger aus allen Teilen des Kantons und auch ausserkantonale an. Das ist am geplanten Standort nahezu nur mit dem Auto möglich. Die Folgen sind Verkehr und Kosten für die Reisezeit (Arbeitszeit und Honorare). Andererseits erfolgen ab und zum Untersuchungsgefängnis aufwändige Gefangenentransporte. Die Insassen werden mit Begleitschutz zu Untersuchungsmassnahmen und Gerichtsverhandlungen transportiert, wobei im Schachen bekanntlich weder Gerichte noch Untersuchungsbehörden in der Nähe liegen. Auch Polizeipatrouillen aus allen Teilen des Kantons müssen Verhaftete in den Schachen führen und können in dieser Zeit ihren Auftrag auf der Strasse nicht erfüllen. Zu guter Letzt hat ein zentrales Untersuchungsgefängnis den Nachteil, dass Mitverdächtige nicht getrennt untergebracht werden können, was zur Vermeidung von Kollusionsgefahr angezeigt sein kann. Das geplante Zentralgefängnis bietet wohl einzelne Vorteile aus der Nachbarschaft zur Justizvollzugsanstalt, es lässt aber jeden Synergieeffekt in Bezug auf den Haftzweck vermissen. Diese Nachteile stehen in keinem Verhältnis zu den betrieblichen Vorteilen.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeine Bemerkungen. Die Verpflichtung, die Ressource Boden zweckmässig und haushälterisch zu nutzen, ergibt sich aus Art. 75 der Bundesverfassung (BV; SR 101) und den darauf basierenden Best-

immungen des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700). Die Revision des RPG im Jahre 2012 mit seinem restriktiven Übergangsrecht (keine Neueinzonungen ohne Planungsausgleichsgesetz und revidiertem Richtplan) führte richtigerweise dazu, dass dem Schutz des landwirtschaftlich genutzten Bodens sowie insbesondere der Fruchtfolgeflächen im Rahmen der Interessenabwägung stärkeres Gewicht zugemessen wird. Die stärkere Gewichtung des Schutzes der landwirtschaftlich genutzten Flächen und insbesondere der Fruchtfolgeflächen kann jedoch nach wie vor nicht dazu führen, diese einer Interessensabwägung grundsätzlich zu entziehen und im Vor herein absolut zu schützen. Der Verfassungsgrundsatz, den Boden zweckmässig und haushälterisch zu nutzen, schliesst die Bedürfnisse einer modernen, arbeitsteilig organisierten und mobilen Gesellschaft zwingend ein. Zu diesen Bedürfnissen gehört auch der wirtschaftliche und zweckmässige Betrieb von Gefängnissen. Meldet eine kantonale Dienststelle beim Hochbauamt Raumbedarf an, so wird in einem ersten Schritt angestrebt, den erweiterten Bedarf in bestehenden kantonalen Bauten unterzubringen. Gelingt das nicht, so wird die Evaluation auf eingezonten, unbebauten Flächen im Eigentum des Kantons ausgedehnt. Lässt sich das kantonale Bedürfnis nicht in bzw. auf kantonalen Liegenschaften realisieren, wird der Fächer weiter geöffnet. Erst nachdem sich das Bedürfnis auf eingezonten Flächen nicht realisieren lässt, wird eine Einzonung in Betracht gezogen. Der Standortentscheid für eine bauliche Infrastruktur der kantonalen Verwaltung basiert stets auf eingehenden Abklärungen, mit welchen die Recht- und Zweckmässigkeit sowie die Wirtschaftlichkeit von neuen Gebäuden begründet werden. Für den Bau des neuen Zentralgefängnisses im Schachen war zwar eine Einzonung von Landwirtschaftsland notwendig, diese kann jedoch in unmittelbarer Nähe kompensiert werden. Beim Grundstück handelt es sich um einen belasteten Standort. Die Belastung entstand im Zusammenhang mit dem Bau des Kraftwerks Flumenthal aufgrund diverser künstlichen Aufschüttungen von Aushub- und Baumaterial. Das Grundstück ist deshalb nicht als Fruchtfolgefläche nach Art. 26 ff. der Raumplanningverordnung (RPV; SR 700.1) ausgeschieden. Mit der vom Regierungsrat am 3. Dezember 2019 verabschiedeten kantonalen Nutzungsplanung «Im Schachen» wurde die bisherige Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OeBA) zwar hinsichtlich der Geometrie und Lage geändert, in der Ausdehnung hingegen nicht (RRB Nr. 2019/1918). Die veränderte Geometrie trägt zur besseren Bebaubarkeit der Parzelle und so zum haushälterischen Umgang mit Grund und Boden bei. Sie ergibt sich durch den Abstand zur Hochspannungsleitung im Westen und durch die Uferschutzzone im Norden.

3.2 Die Planung des Zentralgefängnisses in Flumenthal (im Schachen)

3.2.1 Ausgangslage. Der Kanton Solothurn verfügt gegenwärtig über zwei Untersuchungsgefängnisse (UG). Das eine steht unmittelbar neben dem Bürgerspital in Solothurn. Das andere im Rötzmattquartier in Olten. Beide Untersuchungsgefängnisse zusammen verfügen insgesamt über 88 Haftplätze. Die beiden UG wurden zwischen 1963 und 1974 gebaut. Der Betrieb wird während 365 Tagen/24 h mit bald über 45 (vgl. Globalbudget Justizvollzug 2020 - 2022; KRB Nr. SGB 0155/2019 vom 11. Dezember 2019) Mitarbeitenden (exkl. Gesundheitsdienst) sichergestellt. Beide UG sind stark sanierungsbedürftig. Der Kanton Solothurn ist zudem dringend auf zusätzliche Haftplätze angewiesen. In den vergangenen rund 50 Jahren hat sich vieles in raumplanerischer, gesetzlicher, baulicher/technischer sowie organisatorischer und betrieblicher Hinsicht verändert. Die UG liegen heute in Folge der Bautätigkeit teilweise in urbanen Wohn- und Gewerbegebieten. In baulicher und technischer Hinsicht besteht an beiden Gebäuden ein grosser Unterhalts- und Erneuerungsbedarf, was mittelfristig zu Gesamtanierungen beider UG führen wird. Beide UG werden heute permanent an ihrer obersten Belastungsgrenze betrieben.

3.2.2 Standortevaluation - Vorgehensplan. Die Standortevaluation lief in folgenden Phasen ab:

1. Phase: Analyse und Soll-Vorgaben: Belegung, Raumbedarf, Betrieb und Personal
2. Phase: Standortauswahl Makroebene (Ort): Vorauswahl der Standorte auf Makroebene nach dem Kriterium Erreichbarkeit
3. Phase: Standortbewertung Mikroebene (Parzelle) mit technischer Prüfung:
 - Schritt 1: Nutzwertanalyse (Beurteilung der Standortalternativen nach den gewichteten Kriterien Erreichbarkeit [30%], Sicherheit [40%] und Kontext [30%])
 - Schritt 2: Technische Prüfung (Realisierbarkeit der Varianten Zentral und Dezentral pro Standort)
4. Phase: Baukostenermittlung für die Varianten Zentral und Dezentral
5. Phase: Wirtschaftlichkeitsrechnung: Bewertung der Varianten mittels Kapitalwertmethode, Betrachtungshorizont 40 Jahre.

3.2.3 Stand der Planung. Der Integrierte Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) 2012 - 2015 sah vor, dass das Departement des Innern eine Strategie für die UG des Kantons Solothurn erarbeitet und bis im Dezember 2012 durch den Regierungsrat genehmigen lässt. Der entsprechende Bericht vom August 2012 hat der Regierungsrat am 3. Dezember 2012 zur Kenntnis genommen. Im Jahr 2012 hat eine Arbeits- und Steuerungsgruppe unter der Leitung des Amtes für Justizvollzug mit Vertretungen aus Staatsanwaltschaft, Kantonspolizei, Haftgericht, Jugendanwaltschaft, Amt für Finanzen, Amt für öffentliche Sicher-

heit und Hochbauamt die Arbeiten aufgenommen. Im Bericht «Strategie Untersuchungsgefängnisse Kanton Solothurn» vom 9. August 2012 hat die Arbeitsgruppe den aktuellen Zustand festgehalten, verschiedene Entwicklungen aufgezeigt und die Bedürfnisse erfasst. Die Arbeitsgruppe ist zum Schluss gekommen, dass folgende drei Varianten geprüft werden sollen: ein neues Justizzentrum mit integriertem neuen UG; zwei UG an zwei Standorten; ein neues Justizzentrum «light» mit einem zusätzlichen dezentralen UG-Standort. Am 7. November 2012 hat der Kantonsrat mit dem Massnahmenplan 2013 zur Erreichung eines mittelfristig ausgeglichenen Staatshaushaltes auch die Massnahme DdI _2 (Konzentration der UG an einem Standort) beschlossen (KRB Nr. SGB 055/2012). Mit Beschluss Nr. 2012/2382 vom 3. Dezember 2012 haben wir das Amt für Justizvollzug und das Hochbauamt konkret mit der Überprüfung einer zentralen (ein UG ohne Zweigstelle) und einer dezentralen Variante (UG mit Zweigstelle in anderem Kantonsteil) beauftragt. Ausgehend von der Anzahl der neu zu erstellenden Haftplätze haben das Amt für Justizvollzug und das Hochbauamt mit externer fachlicher Unterstützung die Projektanforderungen definiert. Anschliessend wurden in einem mehrstufigen Verfahren 14 mögliche Standorte (Grenchen; Solothurn [im Perimeter des bestehenden UG]; Biberist; Luterbach; Flumenthal-Schachen; Oensingen; Niederbuchsiten; Egerkingen-Fridau; Egerkingen; Gunzgen; Olten [im Perimeter des bestehenden UG]; Olten [USEGO-Gebäude]; Trimbach und Gretzenbach) untersucht. Mit einer Nutzwertanalyse wurde eine erste Selektion vorgenommen. Die der Nutzwertanalyse zugrundeliegenden Kriterien waren die Erreichbarkeit (30% Gewichtung; u. a. motorisierter Individualverkehr [MIV] KAPO, ÖV, MIV ab Partnerämter), die Sicherheit (40% Gewichtung; u. a. Kollusionsgefahr extern, Übersichtlichkeit Standort, Aussicht/Einsicht) und Kontext (30% Gewichtung; u. a. Konfliktpotential Nachbarschaft/Dritte, technische Realisierbarkeit, Zonenkonformität, Synergiepotenzial JVA). Von den 14 geprüften Standorten erwiesen sich aufgrund der Nutzwertanalyse folgende vier Standorte für eine nähere Prüfung als geeignet:

- Flumenthal (Schachen, GB Nr. 441)
- Olten (USEGO-Gebäude, GB Nr. 3321)
- Olten (bestehendes UG, GB Nr. 4488)
- Oensingen (GB Nr. 375).

Die Nutzwertanalyse wies für den Standort Flumenthal-Schachen den höchsten Nutzen aus. Er zeichnet sich insbesondere durch den geeigneten Kontext aus. Aufgrund der Nachbarschaft mit der Justizvollzugsanstalt (JVA) Solothurn lassen sich in Bezug auf den Betrieb des neuen Zentralgefängnisses in verschiedener Hinsicht Synergien nutzen (Sicherheit, Logistik etc.). Zudem erweist sich die abgeschiedene, aber übersichtliche Lage im Flumenthaler Schachen als ideal für den Bau und den Betrieb. Dass sich dieser Vorzug nicht mit einer guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr kombinieren lässt, liegt in der Natur der Sache. Im Jahr 2013 hat die BDO Visura für die Varianten «Zentral» bzw. «Zentral mit Zweigstelle in anderem Kantonsteil» die Investitions-, Erneuerungs- und Betriebskosten ermittelt und eine Wirtschaftlichkeitsrechnung (Betrachtungszeitraum 40 Jahre) vorgenommen. Dabei wurden für diesen Zeitraum die entsprechenden Kapitalwerte ermittelt. In ihrem Bericht vom 17. Juni 2013 kommt die BDO Visura zu folgendem Schluss: «Es kann festgestellt werden, dass die «Variante Zentral» (Standort Flumenthal-Schachen als Zentralbau) die deutlich kostengünstigste Variante ist. Ihr kann ein Kapitalwert (Investitionen, Erneuerungsinvestitionen und Betriebsaufwände) von rund 302 Mio. Franken zugeordnet werden. Demgegenüber kommt die Variante «Dezentral» auf rund 410 bzw. 416 Mio. Franken». Mit Beschluss Nr. 2014/1242 vom 1. Juli 2014 haben wir den Bericht der Arbeitsgruppe «Strategie Untersuchungsgefängnisse im Kanton Solothurn (UG-Strategie) - Machbarkeitsstudie» vom 20. Juni 2013, einschliesslich der Empfehlungen, zur Kenntnis genommen und das Hochbauamt beauftragt, die «Variante Zentral» am Standort Flumenthal (Schachen) mit einem geeigneten Qualitätsverfahren zu konkretisieren. Im Rahmen der Berichterstattung über die Investitionstätigkeit des Hochbauamtes wiesen wir am 9. September 2014 (RRB Nr. 2014/1557) die Resultate der Vorarbeiten und der Standortevaluation für das neue Untersuchungsgefängnis im Flumenthaler-Schachen gegenüber dem Kantonsrat aus. Dieser beschloss darauf basierend, ohne eine Diskussion darüber geführt zu haben, einen Verpflichtungskredit für Projektierungsarbeiten für das anstehende Vorhaben. Dass dieser Kredit auch Kosten in der Höhe von 450'000 Franken für das neue zentrale Untersuchungsgefängnis im Schachen umfasste, wurde vom Kommissionssprecher ausdrücklich erwähnt. Im Jahr 2018 wurden der Bedarf an Haftplätzen anhand der kantonalen Bevölkerungsprognose neu berechnet und die Grundlagen für die Planung des neuen Untersuchungsgefängnisses in Zusammenarbeit mit den betroffenen Amtsstellen überarbeitet. Mit Beschluss Nr. 2019/1918 vom 3. Dezember 2019 haben wir die für die Umsetzung des Zentralgefängnisses notwendige Nutzungsplanung «Im Schachen» genehmigt. Mit dieser wurde die bisherige Zone für öffentliche Bauten und Anlagen so geändert, dass im Norden des Areals eine geometrisch günstige Fläche für die öffentlichen Nutzungen entsteht. Die Geometrie bzw. Form des Grundstücks ergibt sich durch den Abstand zur Hochspannungsleitung im Westen und zur Uferschutzzone im Nor-

den. Die Evaluation des Architekturbüros erfolgt im Rahmen eines offenen Wettbewerbsverfahrens und ist in Bearbeitung. In der Zwischenzeit steht das Qualifizierungsverfahren zur Teilnahme am Planungswettbewerb kurz vor dem Abschluss. Der Sieger dieses Wettbewerbs wird bis Ende 2021 feststehen.

3.3 Betriebliche Standortfaktoren. Schweizweit nimmt die Zahl kleiner Gefängnisse stetig ab, weil sich diese in der Regel erst ab einer gewissen Grösse betriebswirtschaftlich sinnvoll betreiben lassen. Als Richtwert wird hier von einer günstigen Mindestgrösse von 100 und einer optimalen Grösse von 150 Haftplätzen gesprochen. Wie der Wirtschaftlichkeitsrechnung zu entnehmen ist, sind zwei dezentral geführte Gefängnisstandorte mit deutlich höheren Betriebs- und Unterhaltskosten verbunden. Selbst unter Einrechnung längerer Verschiebungszeiten von Polizei, Staatsanwaltschaft, Haftgericht und Migrationsamt ist bei einem zentralen Gefängnisstandort gesamthaft von deutlich tieferen jährlichen Kosten auszugehen. Das Zentralgefängnis mit total 150 geplanten Haftplätzen sieht für die strafprozessuale Haft (Untersuchungshaft) und für den Vollzug von (kurzen) Freiheitsstrafen in etwa dieselbe Anzahl Haftplätze vor. Den weitaus grössten Teil der Bewegungen fallen im Zusammenhang mit der strafprozessualen Haft (inkl. Polizeigewahrsam) an. Für einen geeigneten Standort eines zentralen Gefängnisses in einem Kanton mit einer nicht kompakten geographischen Struktur, das für Inhaftierungen aus allen Kantonsteilen dienen soll, sind verschiedene Faktoren zu berücksichtigen. Aufgrund der für die Standortevaluation erhobenen Erfahrungszahlen war bei der Standortwahl unter anderem massgebend, dass die Bewegungen in und aus dem Untersuchungsgefängnis Solothurn anteilmässig etwas höher ausfallen. Es bot sich demnach an, zwischen den beiden bisherigen Standorten Solothurn und Olten einen Ort in der Nähe von Solothurn zu wählen. Dabei war selbstverständlich auch die Verkehrsanbindung an den östlichen und nördlichen Kantonsteil zu berücksichtigen. Jeder Standort eines neuen Zentralgefängnisses zieht zwangsläufig einen erhöhten Publikumsverkehr nach sich. Es ist zutreffend, dass die Anbindung des Standortes Flumenthal (im Schachen) an den öffentlichen Verkehr nicht optimal ist. Dies wurde jedoch bei der Standortevaluation berücksichtigt. Wir gehen davon aus, dass die Anfahrt von Polizei, Staatsanwaltschaft, Verteidigungen, Haftgericht und Migrationsamt kaum mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt. Aufgrund der begrenzt vorhandenen Haftplätze ist es je nach konkreter Auslastungssituation bereits heute Praxis, einen Untersuchungsgefangenen aus dem Raum Solothurn in Olten (oder umgekehrt) unterzubringen, was bereits längere Anfahrtswege für die betroffenen einweisenden Behörden zur Folge haben kann. Das durch die neue Haftanstalt verursachte Verkehrsaufkommen ist in Bezug auf die Belastung der betroffenen Zufahrtsstrassen zu vernachlässigen. Wie bis anhin sollen Einvernahmen und Haftgerichtsverhandlungen vornehmlich in Räumlichkeiten des Gefängnisses stattfinden können. Die Eidgenössische Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 (StPO; SR 312.0) befindet sich aktuell in den Räten zur Revision. Es bleibt abzuwarten, ob die aktuelle Pandemielage in den parlamentarischen Beratungen ebenfalls einen Einfluss auf die bislang nur eingeschränkte Zulässigkeit von Einvernahmen per Videokonferenz (Art. 144 StPO) haben wird. Im Bereich der Teilnahmerechte wird diese Möglichkeit aber bereits genutzt und es ist auch zu erwarten, dass mittel- bis langfristig die weitere technologische Entwicklung auf den strafprozessual notwendigen Verkehr in und aus einem Gefängnis einen Einfluss haben wird. Bereits heute lässt sich festhalten, dass sich die Anzahl von Gefangenen-transporten zu Gerichtsverhandlungen nach der Inbetriebnahme des neuen zentralen Untersuchungsgefängnisses nicht erhöhen wird. Wie bis anhin von den zwei Standorten, werden die Gefangenen inskünftig von einem Standort im Kanton zu den fünf Richterämtern bzw. zum Obergericht transportiert werden müssen. Die aufgrund ihrer Lage im Siedlungsgebiet erhöhte Kollusionsgefahr in den Untersuchungsgefängnissen in Olten und Solothurn wird am Standort Flumenthal (im Schachen) stark reduziert. Das neue Zentralgefängnis liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur bestehenden Justizvollzugsanstalt. Gewisse Sicherheitseinrichtungen können so gemeinsam genutzt werden. Die beabsichtigte bauliche Struktur des neuen Zentralgefängnisses (z. B. abgetrennte Trakte, separate Spazierhöfe etc.) wird es zudem erlauben, der Kollusionsgefahr zweier gleichzeitig inhaftierter Personen zu begegnen. Bei einer grösseren Anzahl von beschuldigten Personen im selben Verfahren ist es bereits heute üblich, Untersuchungsgefangene auch in ausserkantonalen Gefängnissen unterzubringen. Es ist zutreffend, dass insassenbezogene Synergieeffekte zur JVA aufgrund der gesetzlich gebotenen Trennung von Strafvollzug und Untersuchungshaft nur begrenzt bestehen. Hingegen besteht im Bereich nicht insassenbezogener Faktoren durchaus ein nicht zu unterschätzendes Synergiepotenzial. Zu denken ist da beispielsweise an den Sicherheitsbereich (z.B. durch gemeinsamen Perimeterschutz, sei es durch gemeinsame Patrouillen oder eine gemeinsame Drohnerdetektion bzw. -abwehr, personelle Unterstützung im Störungs- oder gar Ereignisfall etc.), an die Gesundheitsversorgung (z. B. Abwicklung der Visiten, gegenseitige personelle Unterstützung etc.), im Bereich der Insassenarbeit beziehungsweise der sogenannten Betriebe (gemeinsame Aufträge, gemeinsamer Einkauf, koordinierter Verkauf etc.) oder im Bereich Logistik (gemeinsame Materialbeschaffung und damit gemeinsame Zulieferung).

3.4 *Fazit*. Besonders schützenswerte Fruchtfolgeflächen (FFF) gemäss Art. 26 ff. RPV sind durch den Bau des Zentralgefängnisses in Flumenthal (im Schachen) nicht betroffen. Die Vorteile eines zentralen Gefängnisbaus als Ersatz für die Untersuchungsgefängnisse in Olten und Solothurn überwiegen das Interesse am Schutz der beanspruchten, heute landwirtschaftlich genutzten Flächen. Dies vor allem auch deshalb, weil im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens die eingezonte Fläche flächengleich in unmittelbarer Nähe kompensiert werden konnte. Im Gegensatz zu der eingezonten Fläche, welche im Kataster der belasteten Standorte verzeichnet ist, weist die ausgezonte Fläche FFF-Qualität auf und kann dem bundesrechtlich vorgeschriebenen Flächenkontingent der Fruchtfolgeflächen des Kantons angerechnet werden. Die Uferschutzzone wird vom vorgesehenen Neubau nicht tangiert. Wir gehen davon aus, dass die Zusammenführung der zwei Untersuchungsgefängnisse an einem Standort nur zu einem geringen Anstieg der Verkehrsbewegungen führen wird. Bereits heute werden Untersuchungsgefangene aus dem Raum Solothurn im UG Olten oder umgekehrt untergebracht. Sei dies mangels freier Haftplätze oder aufgrund Kollisionsgefahr mehrerer an einem Delikt Beteiligter. Der zusätzliche Aufwand für Anfahrten von Personen zu Einvernahmen ins Gefängnis wie auch für die Zuführung von Gefangenen an externe Einvernahmeorte sowie Gerichtsverhandlungen wird auch deshalb bei weitem nicht in dem Mass zunehmen, dass dieser die erwartete Effizienzsteigerung beim Betrieb des neuen Zentralgefängnisses aufzuheben vermag. Der Kantonsrat wurde seit 2012 wiederholt über das in Zwischenzeit planerisch weit gediehene Projekt informiert. Für die Gewährung eines Verpflichtungskredits für Projektierungsarbeiten im Jahr 2014 wurden die Planungskosten für das zentrale Untersuchungsgefängnis im Schachen explizit ausgewiesen und im Parlament erwähnt. Auch wurde im Rahmen der Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen mit Bezug auf den Schutz von Fruchtfolgeflächen mehr als einmal auf das Vorgehen bei der Standortevaluation für ein Zentralgefängnis im Schachen Flumenthal hingewiesen. Das Hochbauamt arbeitet zusammen mit dem Amt für Justizvollzug und weiteren beteiligten Amtsstellen seit dem Jahr 2012 intensiv an diesem Vorhaben.

4. *Antrag des Regierungsrates*. Nichterheblicherklärung.

- b) Änderungsantrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 1. Juli 2021 zum Antrag des Regierungsrats.
Erheblicherklärung.
- c) Ablehnende Stellungnahme des Regierungsrats vom 1. Juli 2021 zum Antrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission.

Eintretensfrage

Thomas Lüthi (glp), Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Dieser fraktionsübergreifende Auftrag aus der CVP/EVP-Fraktion und aus der Fraktion FDP. Die Liberalen fordert einen Abbruch der Planungsarbeiten für ein neues zentrales Untersuchungsgefängnis am Standort Deitingen/Flumenthal. Er fordert die Unterbreitung von Alternativen, die keinen Kulturlandverlust verursachen und mit dem ÖV besser erreichbar sind. Die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission hat das Geschäft an ihrer Sitzung vom 1. Juli 2021 beraten. Die Ausgangslage präsentiert sich wie folgt: Aktuell betreibt der Kanton zwei Untersuchungsgefängnisse an den Standorten Olten und Solothurn. Die beiden Untersuchungsgefängnisse verfügen gesamthaft über 88 Haftplätze und wurden in den Jahren 1963 bis 1974 gebaut. Beide Gebäude sind stark sanierungsbedürftig und der Kanton ist dringend auf zusätzliche Haftplätze angewiesen. Durch die starke Bautätigkeit liegen die heutigen Anlagen teilweise in urbanen Wohn- und Gewerbegebieten. Beide Untersuchungsgefängnisse werden heute permanent an der oberen Belastungsgrenze betrieben. Anlässlich der Diskussion zu diesem Auftrag hat die Vorgeschichte besondere Beachtung gefunden. In der Kommission stand auch insbesondere die Frage im Raum, wann und wie das Parlament in den Standortentscheid eingebunden wurde. Daher habe ich mir vor der heutigen Debatte vom Hochbauamt eine Dokumentensammlung geben lassen, die diesen Prozess aufzeigt. Ich erlaube mir, hier im Sinne einer kleinen Historie insbesondere den Start und den Weg des Projekts in das Parlament aufzuzeigen. Die Historie war in dieser Detailliertheit nicht direkt Gegenstand in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Ich bin jedoch der Auffassung, dass sie für die Kantonsräte und Kantonsrätinnen, die damals noch nicht im Rat waren - zu denen ich mich selber auch hinzuzähle - eine wichtige Grundlage bildet. Das Geschäft ist erstmals in der Kantonsratsdebatte vom 7. November 2012 zum Massnahmenplan 2013 zur Erreichung eines mittelfristig ausgeglichenen Staatshaushalts, wie es so schön geheissen hat, in Erscheinung getreten. In der sogenannten Massnahme 2 des Departements des Innern (Ddl) wurde die Konzentration der beiden Untersuchungsgefängnisse an einem Standort vorgeschlagen. In einem Votum wurde das auch im Rat explizit unterstützt. Im entspre-

chenden Beschluss steht dann geschrieben, dass das Amt für Justizvollzug beauftragt ist, dem Regierungsrat eine Untersuchungsgefängnis-Strategie bis zum Dezember 2012 vorzulegen. Der entsprechende Bericht der Arbeitsgruppe lag zum Zeitpunkt der Behandlung im Rat bereits vor. Im August desselben Jahres hatte sie ihre Arbeit abgeschlossen. Im Bericht wurde empfohlen, dass folgende Varianten geprüft werden sollen: Ein neues Justizzentrum mit integriertem neuen Untersuchungsgefängnis, zwei Untersuchungsgefängnisse an zwei zentralen Standorten, ein neues Justizzentrum light - hat man es genannt - mit einem zusätzlichen dezentralen Untersuchungsgefängnis-Standort. Aufgrund der Kantonsratsdebatte im Rahmen dieses Massnahmenplans zu einem zentralen Standort hat der Regierungsrat am 3. Dezember 2012 beschlossen, nur noch eine zentrale Variante und eine Variante mit einer Zweigstelle in einem anderen Kantonsteil zu prüfen. Er hat dem Hochbauamt und dem Amt für Justizvollzug den Auftrag erteilt, eine entsprechende Machbarkeitsstudie zu erstellen. Im Bericht vom 20. Juni 2013 wird diese Machbarkeitsstudie präsentiert. Sie enthält eine Standortwahl auf einer Makroebene mit 14 Standorten. Weiter enthält dieser Bericht eine Nutzwertanalyse, einen Bericht zur Wirtschaftlichkeitsrechnung beziehungsweise -betrachtung und einen Bericht zur Baukostenermittlung. Der Bericht wird mit einem externen Kurzbericht der Firma BDO AG zur Nutzwertanalyse abgeschlossen. In diesem Bericht schliesst die Variante Schachen Flumenthal zentral mit 120 Plätzen als Bestvariante auf Rang 1 ab. Ab jetzt wird vom Regierungsrat nur noch diese Variante weiterverfolgt. Am 1. Juli 2014 hat der Regierungsrat aufgrund des erwähnten Berichts dem Hochbauamt den Auftrag erteilt, die Variante zentral im Schachen Flumenthal in einem geeigneten Qualitätsverfahren zu konkretisieren. In einem Ausschussprotokoll der Finanzkommission vom 17. September 2014 wird protokolliert, dass man eigentlich jetzt mit dem Bau des Projekts Untersuchungsgefängnis im Schachen Flumenthal beginnen müsste, wenn man es in zehn Jahren in Betrieb nehmen möchte. Das ist die erste Erwähnung in einem parlamentarischen Gremium, die ich in den Unterlagen, die mir vom Hochbauamt zur Verfügung gestellt wurden, gefunden habe, in denen der Standort konkret erwähnt wurde. In der Finanzkommission vom 22. Oktober 2014, also im selben Jahr, wurde im Zuge der Mehrjahresplanung 2015 des Hochbauamts ein Kredit für einen Projektwettbewerb beraten. Ein entsprechender Kredit von 450'000 Franken wurde unterstützt. Am 20. September 2017 wurde das Thema erstmals in einem Gremium der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission thematisiert. Im Ausschuss Hochbauamt wurde das Projekt als «in Vorbereitung» erwähnt. Ab diesem Zeitpunkt wurde das Geschäft mehr oder weniger in jedem Ausschussprotokoll des Globalbudgetausschusses Hochbauamt der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission kurz erwähnt. Ich möchte die Aufzählung, insbesondere in den Ausschusssitzungen der Finanzkommission und der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission daher nicht weiterführen. Insbesondere wollte ich etwas zum Start inklusive der Standortwahl dieses Projekt ein bisschen genauer ausleuchten. Erwähnen möchte ich aber noch den Regierungsratsbeschluss vom 3. Dezember 2019, in dem die entsprechende Nutzungsplanung für dieses Projekt genehmigt wurde. In unserer Kommissionssitzung vom 1. Juli 2021 war der Bedarf für ein neues Untersuchungsgefängnis unbestritten. Auch der Grundsatzentscheid für einen zentralen Standort war kein Thema. Länger wurde aber über den grossen Landverbrauch von solchen Projekten diskutiert, von Flächen, auf denen aktuell landwirtschaftliche Kulturen angebaut werden. Auch die spätere Verwendung des Grundstücks, das im Zuge des vorliegenden Projekts ausgezont wird, wurde kontrovers angesprochen. Für diese Fläche würden bereits andere weitergehende Projekte, zum Beispiel vom Bund, bestehen. Schlussendlich würde die Fläche auch nicht mehr für die Landwirtschaft zur Verfügung stehen. Vom Amt für Justizvollzug wurden mögliche Synergien mit der bereits bestehenden Justizvollzugsanstalt am gleichen Standort angesprochen. Laut den Ausführungen, die wir in der Sitzung gehört haben, würden sie einerseits im Sicherheitsbereich, beispielsweise beim Perimeterschutz oder wenn man eine Drohnerkennung installieren würde, liegen. Andererseits wurde auch ein Synergiepotential im Gesundheitsbereich, bei der Logistik, bei den Arbeitsplätzen und bei der Beschäftigung für Insassen sowie bei Notfallszenarien genannt. Ein Teil der Kommission gewichtet die bereits geleistete Vorarbeit und die Standortevaluation als gut und richtig und lehnt den Auftrag ab. Für die Befürworter dieses Auftrags sind insbesondere die Bereiche Raumplanung, Zersiedelung und der Bodenverbrauch ausschlaggebend. Unsere Kommission hat in der Schlussabstimmung mit einem Stichentscheid beschlossen, Ihnen den Auftrag zur Erheblicherklärung zu empfehlen.

Philipp Heri (SP). Ich bedanke mich für das Vorvotum. Ich kann meinen Teil sehr stark kürzen, denn ich wäre ebenfalls auf einen Rückblick eingegangen. Ich möchte aber noch erwähnen, dass das Parlament einen Planungskredit in der Höhe von 450'000 Franken gesprochen hat. Dies geschah im Bewusstsein, dass die Planungsarbeiten im Schachen vorangetrieben werden sollen. Gestützt darauf ist jetzt seit Ende 2020 mit zwölf beteiligten Büros ein international ausgeschriebenes Qualitätsverfahren am Laufen. Dieser Wettbewerb wird in ein paar Monaten beendet und demnach auch ein Sieger auserkoren sein. Der Auftrag möchte nun das seit neun Jahren laufende Verfahren stoppen. Grundsätzlich kann man

immer gescheiter werden, insbesondere dann, wenn sich während der Planung neue Erkenntnisse ergeben. Unserer Meinung nach gibt es die in diesem Fall aber nicht. Es ist auch bei uns absolut unbestritten, dass man die Landschaft schützen soll und Kulturland nicht einfach so opfern darf. In unseren Augen ist das ein Argument der Unterzeichnenden des Auftrags, das wir als Fraktion voll und ganz unterstützen können. Aber wie immer in solchen öffentlichen Angelegenheiten, braucht es eine gründliche Güterabwägung. Am Schluss schlägt das Pendel entweder auf die eine Seite oder auf die andere. Der Landschaftsschutz ist in diesem Zusammenhang hoch zu gewichten. Doch das, was diesem gegenübersteht, ist in diesem Fall in der Gesamtheit stärker. Die lange Planungsphase wurde bereits genannt. Wenn wir jetzt stoppen, verlieren wir Zeit, viel Zeit - die wir schlicht und einfach nicht haben. Die Situation an den heutigen Standorten ist nicht mehr lange tragbar, wenn überhaupt noch. Es bestehen nämlich auch Sicherheitsrisiken respektive die Gefängnisse sind heute nicht mehr auf dem Standard, auf dem man sie haben sollte. Wir setzen sehr viel Geld in den Sand. Den Betrag von 450'000 Franken des Planungskredits habe ich bereits erwähnt. Wenn wir aber die Aufwände der Verwaltung auch noch hinzurechnen, dann können wir sicher mindestens noch einmal die Hälfte dazu nehmen. Das sind Steuergelder. Mehrere Standorte kommen schon aus Kostengründen nicht in Frage, sind es doch rund 2,7 Millionen Franken an Mehrkosten, die die dezentralen Varianten gegenüber der zentralen Variante bedeuten würden. Das ist wohl auch klar. Eine Zentralisierung um die Justizvollzugsanstalt im Schachen bietet sich an. Im Siedlungsgebiet möchte ein solches Untersuchungsgefängnis niemand haben. Man sollte auch an den Reputationsschaden denken. Es wäre schlicht und einfach unverantwortlich - vielleicht sogar etwas peinlich - wenn der Kanton neun Jahre lang plant, international ausschreibt, zwölf Büros beschäftigt und dann einen Stopp reisst, obschon keine neuen Erkenntnisse vorliegen. Schliesslich ist das Land, das für dieses Gefängnis eingezont wurde, belasteter Boden - ich weiss, auch wenn es heute bewirtschaftet wird. Die ausgezonte Fläche hat sogar eine Fruchtfolgequalität. Ich muss doch erwähnen, dass ein kleiner fahler Beigeschmack in diesem Zusammenhang besteht. Es wurde nirgends erwähnt, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) auf dieser Fläche eine Strassenabwasserbehandlungsanlage plant. Trotzdem schlägt in unserer Fraktion das Pendel deswegen nicht auf die andere Seite. Die Fraktion SP/Junge SP unterstützt diesen Auftrag nicht und folgt dem regierungsrätlichen Antrag auf Nichterheblicherklärung.

Kevin Kunz (SVP). Glasgow, Madrid, Katowice - an diesen Standorten haben die drei letzten jährlichen Klimagipfel stattgefunden. An diesen Orten wird jeweils über die Möglichkeiten zur Besserbehandlung der Natur diskutiert. Das ist eine notwendige Konsequenz, denn die Menschheit wächst täglich und hält sich immer weniger an die Gesetze der Natur. So ist es logisch, dass bei einem Anwachsen der Menschheit grössere Gebäude und neue Strassen entstehen sowie die Grünflächen darunter leiden. Ein neues Untersuchungsgefängnis ist ebenfalls eine notwendige Konsequenz, unter anderem auch, weil sich immer weniger Menschen an die Gesetze der Gesellschaft halten. Die SVP-Fraktion des Kantons Solothurn ist ganz klar für ein neues Untersuchungsgefängnis. Wir kritisieren den Zeitpunkt dieses Vorstosses, weil man das bereits viel früher hätte machen können. Trotzdem sind wir dankbar, dass dieser Auftrag überhaupt eingereicht wurde. Ich möchte Ihnen anhand von drei Punkten aufzeigen, warum der gewählte Weg unserer Meinung nach das Ziel dieses Neubaus verfehlt. Wir sind der Ansicht, dass mit diesem Standort die Aare besonders in Mitleidenschaft gezogen wird. Sie können sich also die drei Punkte mit der Eselsbrücke Aare sehr gut merken. Erster Punkt AA = Auswahlkriterium Ackerbau: Mit dem Bau des Untersuchungsgefängnisses werden 22'000 m² Ackerbau zubetoniert und 20 Hochstammbäume gefällt. Das sind Lebensgrundlagen für die Tiere sowie für die Bauern und schlussendlich auch für die rechtschaffenden Solothurner und Solothurnerinnen. In unseren Augen ist das ein klarer Verlust von kulturellem Land und Wasser, was dem ursprünglichen Auswahlkriterium Schutz und Kulturgut deutlich widerspricht. Als Deitinger bin ich zudem entsetzt, dass der Schachen noch mehr zubetoniert werden soll. Wissen Sie eigentlich, was sich bereits alles im Schachen angesiedelt hat? Das Bundesasylzentrum, die Justizvollzugsanstalt (JVA), die Autobahnerweiterung - was dringend notwendig ist - folgen wird ein Lastwagenpark und jetzt noch ein neues Untersuchungsgefängnis. Ich glaube, dass es irgendwo Grenzen hat. Zweiter Punkt Region: Der suboptimale Anschluss der öffentlichen Verkehrsmittel in der Region ist ein weiteres Problem, das mit dem angedachten Bau in Deitingen aufkommen würde. Die öffentlichen Verkehrsmittel bieten nur ein enormes Potential und der Trend wird in den nächsten Jahrzehnten nicht abnehmen. Ich denke dabei an Car-Sharing und an die zunehmende Überalterung der Gesellschaft. Die aufgezeigten Synergien mit dem Hochsicherheitsgefängnis sind leider nur minim. Der Kanton Solothurn ist in vielen Regionen sehr gut vernetzt, so dass sich Orte wie Olten, Biberist, Oensingen - das sind nur einige Beispiele - wesentlich besser eignen würden, wo man im besten Fall sogar ein schon bestehendes Gebäude umbauen respektive sanieren könnte. Dritter Punkt Ethik: Wir müssen ein Vorbild sein und unser Umfeld schützen. Ein Mörder oder ein Vergewaltiger sitzt im Gefängnis, weil er das Leben einer anderen Person zerstört hat. Der Sinn einer JVA ist es, aus kriminellen Mitmenschen mit einem

kranken Urteilsvermögen schlussendlich einen gutmütigen Bürger mit gesundem Urteilsvermögen zu machen. Doch wie können wir ein Vorbild sein und unser Umfeld schützen, wenn wir selber die Natur zerstören, obwohl es vielleicht nicht einmal nötig wäre? Die Meinung der SVP-Fraktion zu diesem Auftrag ist ziemlich gespalten. Wir sind jedoch alle derselben Meinung, nämlich dass es unbedingt ein neues Untersuchungsgefängnis braucht. Im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgefängnis und der JVA muss man wieder einmal erwähnen, dass rund 70% der Insassen Ausländer sind. Das ist einfach eine Tatsache. Wie die SVP-Fraktion des Kantons Solothurn schon mehrmals ausgeführt hat, geht der Kanton Solothurn ultraschamlos mit der Ausschaffung von kriminellen Ausländern um. Es gibt also einige Verbesserungsmöglichkeiten bei allen Zusammenhängen, die ich vorhin erwähnt habe. Die SVP-Fraktion des Kantons Solothurn wird diesem Auftrag mit einer knappen Mehrheit zustimmen.

David Gerke (Grüne). Es freut mich ausserordentlich, dass ich sagen darf, dass ich dem Redner der SVP-Fraktion weitestgehend zustimmen darf - vielleicht mit Ausnahme des letzten Teils. Er hat viel gesagt, das für uns Grüne doch auch gilt und wir in der Argumentation sehr ähnlich sehen. Das eröffnet vielleicht ganz neue Perspektiven für die Zusammenarbeit in Naturschutzfragen. Wir haben sehr kontrovers über das Geschäft diskutiert. Für uns ist klar, dass es ein neues Untersuchungsgefängnis braucht. Das ist völlig unbestritten. Wir haben auch von der Antwort des Regierungsrats Kenntnis genommen, die sehr ausführlich ausgefallen ist. Es wurde vieles dargelegt, was wir zur Kenntnis nehmen. Im Übrigen wertschätzen wir auch, dass durchaus eine fundierte Analyse gemacht wurde. Es steht viel Planungsarbeit dahinter und man hat nicht ins Blaue hinaus geplant. Wir anerkennen und würdigen das alles. Nichtsdestotrotz ist für uns als Grüne klar, dass der Schutz des Kulturlandes und die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr sehr wichtige Punkte sind, die man nicht einfach versteckt in einer Nutzwertanalyse quasi als Nebenkriterien betrachten darf. Es wurde erwähnt, dass es sich bei den Kulturlandflächen, bei diesen landwirtschaftlichen Nutzflächen, zwar nicht um Fruchtfolgeflächen handelt, die der Kanton in seinem Kontingent hat. Es handelt sich um belastete Standorte, aber nichtsdestotrotz handelt es sich um Flächen, die landwirtschaftlich genutzt werden. Es sind Produktionsflächen und es kann sich, zumindest im Umfeld, eine gewisse Ökologie entfalten. Das heisst, der Schutz des Kulturlands, der Schutz der offenen Landschaft wird mit diesem Projekt geritzt. Auch wenn es irgendwo einen Flächenabtausch gibt und diese Fläche bekanntermassen vom Bund beansprucht wird, gewinnt die Landschaft in diesem Sinn nicht viel. Das heisst, dass das Projekt an diesem Standort so oder so - egal, wie man es macht - mit einem Kulturlandverlust verbunden ist. Das erachtet unsere Fraktion als problematisch. Der zweite für uns wichtige Punkt ist die fehlende ÖV-Erschliessung. Auf dieses Thema wird in der regierungsrätlichen Antwort eingegangen, indem erwähnt wird, dass die meisten Personen ohnehin mit dem Auto anreisen werden. Das mag so sein, aber es gibt einen gewissen Teil des Publikums, der dort auftaucht - seien es beispielsweise Verteidiger oder Mitarbeitende des Migrationsamts - die problemlos mit dem ÖV anreisen könnten. Es ist uns klar, dass ein Gefangenentransport nicht mit dem ÖV geschieht. Aber andere Personen können sehr gut mit dem ÖV anreisen. Diese Gelegenheit fehlt letztlich an diesem Standort. Man festigt nur das unerwünschte Verkehrsverhalten, indem man Standorte wählt, die nicht einmal wirklich halbwegs vernünftig mit dem ÖV erreichbar sind. Deitingen verfügt über einen Bahnhof. Als Bewohner dieser Amtei kenne ich Deitingen sehr gut. Ich weiss, dass Deitingen nicht sehr gut erreichbar ist. Es ist nicht sehr attraktiv, mit der Bahn anzureisen und zu Fuss zum zukünftigen Untersuchungsgefängnis zu gehen. Ich kenne diesen Weg sehr gut (*Heiterkeit im Saal*). Ich kenne den Weg gut, auch wenn ich noch nie in der Justizvollzugsanstalt war. Wenn ich hier noch ausführen darf: Ich bin Fischer und fische gerne dort an der Aare. Zudem bin ich sehr viel aus ornithologischen Gründen und im Übrigen auch aus jagdlichen Gründen in diesem Gebiet unterwegs. Ich kenne es sehr gut, und zwar nicht aus JVA-Gründen. Die ÖV-Erschliessung ist für uns ganz klar ein negativer Punkt. Wie bereits erwähnt, haben wir sehr kontrovers über das Geschäft diskutiert. Wir wissen, dass eine Zustimmung zu diesem Geschäft letztlich die Planungsarbeiten ein Stück weit obsolet machen wird. Es ist klar, dass wir uns nicht einfach wünschen, ganz zurück auf Feld 1 zu gehen. Aber wir sehen in der regierungsrätlichen Antwort, dass es durchaus Standorte gegeben hat, die verkehrstechnisch besser erschlossen sind und mit weniger Kulturlandverlust einhergehen. Es entspricht unserem Wunsch, diese Standorte noch einmal zu prüfen. Auch nach kontroverser Diskussion ist unsere Fraktion daher einstimmig der Meinung, dass wir diesen Auftrag unterstützen und für die Erheblicherklärung stimmen werden.

Patrick Friker (CVP). Es ist richtig und wichtig, dass der vorliegende Auftrag eingegeben wurde und wir heute über dieses Thema diskutieren und Klarheit schaffen können. Im Grundsatz sind wir mit dem Anliegen dieses Auftrags einverstanden. Wenn immer möglich sollte für Neubauten kein Kulturland geopfert werden. Wir haben für die Landwirtschaft Verständnis. Jeder Quadratmeter Landwirtschaftsland, der wegfällt, ist für uns als Gesellschaft schlecht und für den betroffenen Landwirt ist es ein Rie-

senverlust. Die Vorteile bei diesem vorliegenden Projekt überwiegen jedoch. Es können Synergien mit der bestehenden Justizvollzugsanstalt geschaffen werden, die Erschliessungsstrassen können gemeinsam genutzt werden und sicherlich können auch personelle Ressourcen gemeinsam genutzt sowie zentrale Dienste gemeinsam erbracht werden. Das Land gehört bereits dem Kanton Solothurn. Wenn wir uns für einen anderen Standort entscheiden würden, müsste das Land zuerst erworben werden. Das dürfte den Kanton Solothurn einen zweistelligen Millionenbetrag kosten. Es wurde kritisiert, dass das geplante Untersuchungsgefängnis schlecht erreichbar sei. Aus unserer Sicht ist es jedoch zumutbar, dass Anwälte und Staatsanwälte mit dem Auto anreisen. Mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbare Grundstücke im Kanton Solothurn wollen wir nicht mit einem Untersuchungsgefängnis bestücken, sondern mit Unternehmen, die Arbeitsplätze schaffen und wo täglich Hunderte von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an- und abreisen. Der wichtigste Punkt: Der Kanton hat das Untersuchungsgefängnis bis jetzt seriös geplant. Sowohl der Standort wie auch die verschiedenen Varianten, dezentral und zentral, wurden beurteilt. Die Arbeiten hat der Regierungsrat nicht im Geheimen erledigt. Es wurde bereits erwähnt, dass im Rahmen der Berichterstattung über die Investitionstätigkeiten des Hochbauamts dieser Rat im Jahr 2014 die Projektierungsarbeiten respektive den Verpflichtungskredit von 450'000 Franken für das neue zentrale Untersuchungsgefängnis genehmigt hat. Der Kantonsrat, aber auch die Kommission waren immer wieder in diesen Prozess involviert. Ein Stopp zum jetzigen Zeitpunkt ist zu spät und würde mehrere Hunderttausend Franken an Steuergeldern kosten, was schlicht und einfach nicht geht. Für uns ist klar, dass wir ein zentrales Untersuchungsgefängnis brauchen. Das Projekt wurde seriös erarbeitet und der Standort Deitingen/Flumenthal ist sinnvoll. Aus diesen Gründen wird die CVP/EVP-Fraktion diesen Auftrag grossmehrheitlich als nicht erheblich erklären.

Martin Flury (FDP). Im Jahr 2021 ist es nicht mehr vertretbar, dass der Kanton Solothurn 22'000 m² gutes Ackerland mit 20 Hochstammbäumen verbetonieren will. Im Jahr 2012 hat der Kantonsrat grünes Licht für die Planung eines zentralen Untersuchungsgefängnisses für unseren Kanton gegeben. Es bestreitet niemand, dass es ein solches Gefängnis braucht. Seither ist aber viel passiert. Das neue Raumplanungsgesetz wurde angenommen, eine Ernährungsinitiative wurde vom Volk angenommen, verdichtet nach innen und in die Höhe bauen ist angesagt. Nicht nur die Gemeinden haben sich daran zu halten, sondern vor allem hat der Kanton eine Vorbildfunktion einzunehmen. Der Kanton rühmt sich in diesem Projekt, dass gleich viel Land eingezont wie ausgezont wird. Was er aber bei der Beantwortung dieses Auftrags verschwiegen hat, ist die Tatsache, dass das ausgezonte Land mit einer Fläche von 10'000 m² vom ASTRA für eine Abwasserreinigungsanlage der A1 verbetoniert wird. In der heutigen Zeit geht das nicht mehr. Wenn der Boden verbaut ist, ist er verbaut - egal ob vom Bund, vom Kanton, von der Gemeinde oder von Privaten. Der Boden bildet die Lebensgrundlage von uns allen. Wir müssen dazu Sorge tragen und Kulturland nur in absoluten Notfällen vernichten. Es gibt viel versiegelten Boden, Industriebrachen und ungenützte Gebäude, die man umnutzen oder abreißen und neu aufbauen kann. Die erwähnten Synergien mit dem Hochsicherheitsgefängnis nebenan sind minim. Die Erreichbarkeit mit dem ÖV ist schlecht. Vom geplanten Lastwagenparkplatz auf der Ökowiede daneben und von der Verbreiterung der Wiese dahinter haben wir noch gar nicht gesprochen. Die Standortkriterien für einen so grossen Bau haben sich seit der Anfangsplanung des geplanten Untersuchungsgefängnisses stark verändert. Man hat schon viele Arbeitsstunden und viel Geld investiert. Die Rede ist von über 800'000 Franken. Einen Teil dieser Planung kann man bestimmt übernehmen. Bei Gesamtkosten von über 85 Millionen Franken muss eine gesamtheitliche Planungsstrategie her, Stichwort Straf- und Justizzentrum. Mehr dazu hören Sie später von meinem Parteikollegen. Es ist noch nicht fünf Minuten vor zwölf Uhr bei diesem Projekt. Die Volksabstimmung ist erst im Juni 2023 geplant und sie wird stattfinden. Für ein Untersuchungsgefängnis, das bestimmt während 50 Jahren in Betrieb sein wird, ist es einfach unerlässlich, über den Tellerrand hinauszuplanen und einen Bau zu realisieren, mit dem man richtige Synergien schafft und es kosteneffizient betreiben kann. Die Mehrheit der Fraktion FDP. Die Liberalen ist für die Erheblicherklärung dieses Auftrags.

Samuel Beer (glp). Der Auftrag gab auch bei uns in der Fraktion viel zu diskutieren und wir sind schlussendlich geteilter Meinung. Ein Teil der glp-Fraktion wird dem Auftrag zustimmen, möchte die Planungsarbeiten stoppen und das Vorhaben am Standort Schachen abbrechen. Die Gründe dafür liegen primär in der Zersiedelung, beim Verlust an Kulturland und weil der Kantonsrat anscheinend zu wenig in dieses Projekt involviert war. Der andere Teil unserer Fraktion, mich eingeschlossen, lehnt den Auftrag ab. Uns überrascht der späte Zeitpunkt dieses Abbruchs und uns reuen auch die Hunderttausende von Franken, die wir hier schon investiert haben. Nach einer so langen Planungszeit ist es für uns ein Rätsel, wieso wir erst jetzt darüber sprechen. Wir setzen zudem ein grosses Fragezeichen, ob dann wirklich ein besserer Standort für ein zentrales Untersuchungsgefängnis gefunden werden kann, geschweige

denn, wenn es noch grösser wird und ein Justiz- oder Strafverfolgungszentrum sein soll. Wer möchte schon Gefängnismauern und einen 24-Stunden-Betrieb gleich nebenan haben? Ich möchte noch einen persönlichen Kommentar anbringen. Ich habe mich letzte Woche mit einigen von Ihnen unterhalten und immer wieder gehört, dass der Kantonsrat nicht involviert war in die Standortwahl. Da ich neu im Rat bin und die alten Protokolle nicht finde, habe ich online gesucht. Nach ein paar Minuten habe ich Zeitungsberichte aus dem Jahr 2019 gefunden. Dort wurde das ausführlich beschrieben. Wieso wir jetzt im Jahr 2021 darüber sprechen, kann ich mir nicht erklären. Obwohl ich für die Idee von Markus Spielmann durchaus Sympathien hege, zweifle ich an der Umsetzbarkeit eines noch viel grösseren Projekts. Zum Schluss entspricht für mich ein Abbruch beim jetzigen Projektstand nicht meinem Verständnis von Wertschätzung gegenüber all jenen Personen und Firmen, die bis jetzt in diesem Projekt engagiert waren. Ich werde daher den Antrag für einen Abbruch ablehnen. Wie bereits erwähnt, ist die glp-Fraktion geteilter Meinung. Wir sind gespannt, wie das ausgehen wird.

Simon Michel (FDP). Ich vertrete die andere Hälfte unserer Fraktion, man könnte auch sagen, den wirtschaftlicheren Flügel. Die interne Diskussion hat gezeigt, wie divers und breit doch der Solothurner Freisinn abgestützt ist. Wir plädieren klar für die Nichterheblicherklärung. Erstens geschieht dies aufgrund der Faktenlage, zweitens aus strategischer Sicht und drittens aus Vernunft. Erstens zur Faktenlage: Die Landwirtschaftszone wurde aus Kantonssicht kompensiert. Das ist formell mit der Nutzungsplanung, der Vorredner hat es erwähnt, im Schachen Mitte Dezember 2019 erfolgt. Lieber Fraktionskollege Martin Flury, dass das ASTRA in der Folge rund 6000 m² Fläche zugewiesen erhalten hat, war von Anfang an gegenüber der Gemeinde und der Öffentlichkeit ausgeschrieben. Erstmals erfolgte dies am 30. August 2016. Das Baudepartement hat hier korrekt und transparent, wie es bereits der Sprecher der CVP/EVP-Fraktion erläutert hat, gehandelt. Zum Thema Fruchtfolgeflächen im Kanton Solothurn: Hier stehen wir gut da. Wir verfügen aktuell über 633 Hektaren, das sind 633'000 m² Reserven gegenüber den vom Bund zugewiesenen Kontingenten. Mit 3,91% haben wir fast am meisten Reserven im Vergleich zu den Vorgaben. Zweitens: Wie der Kommissionssprecher ausgeführt hat, hat der Kanton beim vorliegenden Geschäft auch in strategischer Sicht vorbildlich gehandelt. Ich habe die Strategiepapiere zur Machbarkeitsstudie Untersuchungsgericht vom 20. Juni 2013 auch gelesen. Der Kantonsrat hat im November 2012 im Zusammenhang mit dem Massnahmenplan 2013 der Konzentration der Untersuchungsgefängnisse Olten und Solothurn zugestimmt. In der Folge wurden in einem mehrstufigen und anerkannten Prozess 14 mögliche Standorte untersucht. Es kommt mir etwa so vor wie im vor-vorgängigen Geschäft zum Thema Umfahrung Klus. Es geht drittens um Vernunft. Was geben wir als Laienparlament für ein Bild ab, wenn wir sorgfältig ausgearbeitete Geschäfte ablehnen und zurückweisen? Haben wir doch etwas mehr Vertrauen in unsere Beamten und in unsere Experten. Motivieren wir sie doch, dass sie gute Arbeit leisten, dass sie sich Mühe geben. Lassen Sie uns doch ein Vorwärtskanton und nicht ein Rückwärtskanton sein.

Beat Späti (FDP). Ich schlage in die gleiche Kerbe wie mein Vorredner. Was können wir von einem Planungsstopp und einer Neubewertung erwarten? Die Evaluation und die Planung wurden von einer breit abgestützten Arbeits- und Steuergruppe sowie von professionellen Planungsfirmen vorgenommen. Es wurden 14 Standorte einander gegenübergestellt, sowohl Umnutzungen als auch Neubauten, sowohl zentrale als auch dezentrale Konzepte. Es dauert bereits deutlich länger als acht Jahre. Die Nutzwertanalyse gibt dem Schachen am meisten Punkte und das geschieht mit deutlichem Abstand auf die folgenden Varianten. Dies erfolgt trotz der zugegebenermassen schlechten, aber trotzdem bewerteten Erreichbarkeit. Die Wirtschaftlichkeit gibt dem Schachen ebenfalls die besten Noten, mit ebenso deutlichem Abstand auf die folgenden Varianten. Dieses Kriterium hat der Kantonsrat als Rücksicht auf den Staatshaushalt im Massnahmenplan 2013 explizit und stark gewertet. Die Lage ist betreffend der Erreichbarkeit zwar defizitär, aber sie garantiert einen optimalen Betrieb und ist übersichtlich, abgeschottet und peripher. Das ist für ein Untersuchungsgefängnis respektive für die Bevölkerung gut. Die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit, der Standortgemeinde, in den Kommissionen und damit auch in den Kantonsrat war stetig und transparent. Ein Planungsstopp stellt bewährte Evaluationsmethoden, anerkannte und gängige Verfahren und Kompetenzen von beauftragten Firmen und Planern in Frage. Ein Planungsstopp ist ein Misstrauen gegenüber dem Regierungsrat, den Ämtern, der Verwaltung, er schränkt ihre Handlungsfreiheit ein und ist in höchstem Grad desavouierend. Ein Planungsstopp setzt Steuergelder in den Sand und lässt die Planungssicherheit für alle Beteiligten und für die künftigen Projektpartner des Kantons vermissen. Ein Planungsstopp bedeutet einen Reputationsschaden für unser Parlament. Ich fasse zusammen: Ein anderes oder ein neues Projekt wird zwar Vorzüge aufweisen, aber auch seine Nachteile haben. Es wird Probleme und vor allem höhere Kosten verursachen als das Projekt, das jetzt vorliegt. Deshalb lautet meine Erklärung auf nicht erheblich.

Marie-Theres Widmer (CVP). Eine Minderheit der CVP/EVP-Fraktion sieht die Sachlage wie die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission und wird diesen Vorstoss unterstützen. Ausschlaggebend für unsere Sicht sind die folgenden Punkte. Erstens: In der langen Planungsphase haben sich die Verhältnisse geändert. Das Raumplanungsgesetz wurde wegen der starken Zersiedelung angenommen. Eine verdichtete Bauweise steht im Zentrum. Wie wir alle wissen, hat der Kanton eine Vorbildfunktion. Aber anstatt dass der Kanton sinnvollerweise eine der diversen Industriebranchen, die es im Kanton Solothurn gibt, für diesen Bau nutzt, werden für das Untersuchungsgefängnis über 2 Hektaren gutes Kulturland verbaut. Zweitens: Der Kanton argumentiert, dass das verbaute Land mit anderem Land für die Fruchtfolge kompensiert wird. Das stimmt. Aber einerseits sind die beiden neuen Hektaren verzettelt, das heisst wegen ihrer unregelmässigen Form sind sie für den Landwirt unpraktisch beziehungsweise aufwendig zu bewirtschaften. Andererseits wird genau das ausgezonte Land vom Bund für eigene Bauten beansprucht. Das heisst, dass auch dieses Land innert Kürze unter Beton verschwinden wird. Es gibt also keine Win-Win-Situation. Die Kommunikation des Kantons ist zu kurz gegriffen und ist falsch. Drittens: Uns ist nach wie vor nicht klar, wo die erwähnten grossen Synergien zwischen dem Untersuchungsgefängnis und dem Hochsicherheitsgefängnis sind. Nur wegen einer gemeinsamen Drohnenüberwachung und nur wegen dem Austausch von Securitas-Personal macht das im Vergleich zu den investierten Millionen Franken den Braten nicht fett. Viertens und letztens zum Thema Besucherbewegungen: In der Regel gibt es zwischen zwei und bei Bandendelikten bis zu fünf Einvernahmen pro Häftling. Die Teilnehmer einer Einvernahme setzen sich in der Regel aus vier externen Personen zusammen: ein Polizist, ein Anwalt, ein Dolmetscher, ein Staatsanwalt, Privatkläger und Vertreter der Mitbeschuldigten. Das heisst, dass ein einzelner Häftling neben den normalen Besuchern innerhalb der sechs Monate, die er dort sein sollte, alleine durch die Einvernahmen um die 30 Besucher auslösen wird. Soviel ich weiss, gibt es Platz für 150 Häftlinge. Das könnte bis zu 27'000 Besuche auslösen (*Unruhe im Saal*). Nun, vielleicht habe ich das nicht ganz richtig ausgerechnet. Übrigens, mit einer guten Anbindung an das ÖV-Netz benutzen die Besucher wie die Pflichtverteidiger und Dolmetscher den ÖV und das senkt klar die Kosten, die der Staat sowieso jetzt und in Zukunft mittragen muss. Es ist richtig, dass das ganze Geschäft seit langem aufgegleist ist. Der Regierungsrat hat aber nie genau zu diesem Bau Stellung genommen und der Kantonsrat hat auch nie konkret nur über das Projekt alleine abgestimmt. Man hat es einfach akzeptiert. So gesehen ist es zwar spät, aber es ist doch richtig, jetzt noch einmal hinzuschauen.

Nicole Hirt (gfp). Wir haben es gehört - die Planung des neuen Untersuchungsgefängnisses hat vor fast zehn Jahren begonnen. An den Sprecher der Fraktion SP/Junge SP: Es wurde gesagt, dass es keine neuen Erkenntnisse geben würde. Es gibt sie natürlich, nämlich im Rahmen des neuen Raumplanungsgesetzes, das im Jahr 2013 angenommen wurde. Verschiedene Sprecher haben das bereits erwähnt. Es setzt auf einen Stopp der Zersiedelung und auf ein verdichtetes Bauen. Ich bin der Meinung, dass man spätestens nach der Annahme dieses Gesetzes beim Hochbauamt über die Bücher hätte gehen müssen. Ich möchte die Anstrengungen des Amtes überhaupt nicht kleinreden, aber in diesen zehn Jahren ist viel passiert. Es kann und darf nicht sein, dass solche Projekte immer noch auf der grünen Wiese geplant werden, denn es liegen unzählige Industrieareale brach. Wenn man das Raumplanungsgesetz ernst nehmen würde, hätte dies allenfalls mit einer Sanierung und Aufstockung der bestehenden Standorte eine weitaus grössere Nachhaltigkeit zur Folge als das jetzt geplante Projekt. Ich bin sicher, wenn das Foto meines Grenchner Kollegen und alt-Kantonsrats Peter Brotschi schon früher in der Zeitung abgedruckt worden wäre, wäre der Aufschrei gross gewesen. Der Kanton sollte doch mit gutem Beispiel vorangehen. Es ist klar, dass alles mehr kostet, als wenn man etwas auf der grünen Wiese baut. Aber langfristig gesehen werden wir eine horrende Rechnung bezahlen, wenn wir noch das letzte Stückchen Grün in Beton verwandeln, Auszonungen hin oder her. Ich erinnere daran, dass in den letzten zehn Jahren seit Planungsbeginn die Themen Klimawandel und Verlust der Biodiversität in den Fokus der Bevölkerung gerückt sind. Klar, seit 18 Monaten ist das auch noch ein anderes Thema. Aber es geht um den Schutz von Kulturland. Der Sprecher der Grünen hat dies erwähnt. Jeder Eingriff hat auch einen Einfluss auf die Biodiversität. Auch das haben wir schon gehört. In der heutigen Zeitung kann man lesen, dass ein Viertel von allen bekannten Insektenarten zu verschwinden drohen. Biodiversität ist für den Menschen überlebenswichtig. Er ist davon abhängig und indem wir sie immer mehr zerstören, machen wir auch unsere Lebensgrundlage kaputt. Das vorliegende Projekt geht genau in diese Richtung und widerstrebt allen Bestrebungen, die auf Nachhaltigkeit zielen. Wollen wir das? Nein. Die Planungsarbeiten haben bereits eine Million Franken verschlungen. Das ist viel Geld, aber in Anbetracht der immensen Kosten von 85 Millionen Franken ist das 1%. Wie wir gehört haben, ist die Volksabstimmung für Juni 2023 geplant. Es ist also noch lange nicht fünf Minuten vor zwölf Uhr und ein Planungsstopp ist kein Misstrauensvotum. Damit stützt man vielmehr die Tatsache, dass man, wenn man A gesagt hat, nicht B sagen muss, wenn man merkt, dass A falsch war. In diesem Sinn sollte es zurück auf Feld 1 gehen, man sollte in den

sauren Apfel beissen, solange wir noch Äpfel haben, aber dafür ein umweltverträgliches und vorbildliches Projekt auf die Beine stellen. Ein Teil der glp-Fraktion wird dem Auftrag zustimmen.

Urs Huber (SP). Der Kommissionssprecher hat einen Rückblick vorgenommen. Sie möchten bestimmt nicht hören, was ich dazu sagen würde. Man könnte noch ein paar Jahre hinzufügen, wie es überhaupt dazu gekommen ist, dass man es nun bauen möchte. In den Voten geht es häufig um Bodenverbrauch. Man könnte den Eindruck bekommen, dass es bei diesem Grundstück und bei diesem Projekt um ein «High Noon» der Zersiedelung geht. Es entscheidet sich bei diesem einen Projekt alles im Kanton Solothurn. Das interessiert hier im Rat offenbar niemanden. Jeder von Ihnen wohnt wohl in einem Dorf, in dem man gerade jetzt oder in den vergangenen fünf Jahren eine riesige Überbauung gemacht hat. In meinem Dorf waren es 14 Wohnblöcke. In Winznau wird ein Mehrfaches davon gerade gebaut. Es werden Wohnungseinheiten in die Landschaft gesetzt, bei denen niemand sagen kann, dass es sie braucht. Immerhin hat Martin Flury erwähnt, dass niemand bestreitet, dass man es braucht. Ich bin der Meinung, dass es - es tut mir leid - hier im Moment ziemlich viele Heuchler vor dem Herrn hat. Bei diesem Projekt kann man sich austoben, denn es handelt sich um ein kantonales Projekt. In der Konsequenz dieser Voten könnte man viele dieser Einkaufszentren und Logistikzentren ebenfalls auf Industriebrachen, und nur auf Industriebrachen, bauen. Man hat erwähnt, dass man über den Tellerrand blicken soll. Schade ist einfach, wenn der Tellerrand nur die eigene Gemeinde ist. Immer wieder wurde das ASTRA-Projekt genannt. Das hat schon etwas. Aber in der Logik hätte man einen Vorstoss machen müssen, um das ASTRA-Projekt zu stoppen. Dort befindet sich offenbar das gute Land.

Fabian Gloor (CVP). Ich möchte nicht allzu lange werden. Gerne möchte ich noch einmal den Versuch unternehmen, auch den Personen, denen der Landverbrauch am Herzen liegt, mitzuteilen, dass man diesem Vorstoss deswegen nicht zustimmen muss. Was würde es bedeuten, wenn man das jetzt vorliegende Projekt an einem anderen Standort realisieren müsste? Das wäre die Konsequenz einer Erheblicherklärung. Der Landverbrauch würde deutlich steigen. Wir verfügen am jetzigen Standort im Schachen in Deitingen über Synergien, und zwar aufgrund des Parkplatzes, aufgrund der Erschliessungen und aufgrund von Infrastrukturgebäuden, die mehrfach genutzt werden können. Das wird an einem anderen Standort sicher nicht in dieser Dimension möglich sein. Es ist also in diesem Sinn in Bezug auf den Landverbrauch minimiert. Das Projekt könnte man von mir aus gesehen, global betrachtet, als einen gewissen Beitrag gegen die Zersiedelung sehen. Ich komme noch auf das Argument zurück, das mehrmals genannt wurde, nämlich die Umnutzung einer Brache. Das klingt sehr verheissungsvoll und es macht einen gewissen Sinn, wenn man so argumentiert. Man muss aber berücksichtigen, dass die Erstellung eines Gefängnisses mit gewissen Sicherheitskonzepten einhergeht. Es ist nicht ganz so einfach und ist nicht auf jeder Brache realisierbar - oder wenn, dann nur sehr unwirtschaftlich. Hinzu kommt, dass ein Untersuchungsgefängnis eine Betonwand von neun Metern Höhe braucht. Man möchte das wohl nicht unbedingt in der eigenen Nachbarschaft haben. Auch sehr viele Industriebetriebe möchten das nicht in ihrer Nachbarschaft haben. Daher bietet sich der Standort, von dem wir sprechen, geradezu an. Er ist etwas abgeschieden und er liegt zwischen der Autobahn und der Aare. So gesehen handelt es sich um einen geeigneten Standort. Weiter wurde mit der Erreichbarkeit argumentiert. Die Erreichbarkeit ist sicher bei jedem Projekt wichtig. Es gibt wahrscheinlich Projekte, bei denen das deutlich wichtiger ist. Das Verkehrsaufkommen eines Untersuchungsgefängnisses ist bestimmt nicht im Sinn einer verkehrssintensiven Anlage nach Richtplan zu verstehen. Ich bin der Meinung, dass man das ausschliessen kann. Es stellt sich auch die Frage, ob man an den Standorten, an denen man die beste Erreichbarkeit hat, tatsächlich ein Untersuchungsgefängnis bauen möchte. Ich denke, dass dies eine Frage ist, die man sich gut überlegen muss. Für mich komme ich zum Fazit, dass die jetzige Planung sinnvoll und durchdacht ist. Der Landverbrauch ist minimiert. Das Projekt ist wirtschaftlich und eine geeignete Alternative besteht schlichtweg nicht. Daher empfehle ich Ihnen die Nichterheblicherklärung.

Heinz Flück (Grüne). Auch wenn man in diesem Gebiet nächstens elf Hektaren dem Strassenbau opfert, was von einer Mehrheit hier im Rat befürwortet wird, bleiben die Ein- und Auszonung offenbar die umstrittensten Aspekte dieses Geschäfts. Die spätere Verwendung dieses ausgezonten Grundstücks bleibt aber unklar. In den Unterlagen steht geschrieben, dass es Fruchtfolgequalität hat. Ich habe gehört, dass es später auch nicht mehr für eine landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen würde. Es werde vom ASTRA wieder überbaut, und zwar mit einer Abwasseranlage - einmal wurden von den Kollegen und von den Kolleginnen eine Fläche von 6000 m² genannt, einmal waren es 10'000 m² - und es werde ein Lastwagenparkplatz errichtet. Kantonsrat Huber hat recht, dass es ein absolutes No-Go ist, dort noch einen Lastwagenparkplatz zu errichten. Wir sind nicht an der A2, die manchmal aus wetterbedingten Gründen oder weil die Grenzen gesperrt sind, geschlossen ist. Die Lastwagen sollen gefälligst

bei den Firmen parkieren. Wir werden uns sicher dagegen wehren. Weder in den Unterlagen noch in den Erläuterungen des Kommissionssprechers habe ich dazu verbindliche Angaben ausmachen können, wie das Land weiterverwendet wird. Das wäre schon das Mindeste, das ich vom Regierungsrat erwarten würde.

Hardy Jäggi (SP). Ich möchte das Geschäft nun noch von einer etwas anderen Seite betrachten. Dazu kommen mir Stichworte in den Sinn wie Verantwortung, Verlässlichkeit und Planungssicherheit. Das Gremium Kantonsrat Kanton Solothurn hat Verantwortung, sollte zuverlässig sein und keine Hüst-und-Hott-Politik betreiben. Und genau das wollen die, die diesen Auftrag eingereicht haben. Vor sieben Jahren hat dieser Kantonsrat mit der Genehmigung des Planungskredits von fast einer halben Million Franken zu diesem Standort im Schachen Ja gesagt - auch wenn es heute bestritten wird. Wenn man das nicht gewollt hätte, so hätte man damals reagieren und diesen Planungskredit ablehnen müssen. Das ist aber nicht geschehen. Es ist auch nicht richtig, dass wir alle nichts gewusst haben und dass alles hintenherum gemacht wurde. Man war immer informiert und wenn man die Unterlagen gelesen hätte, so hätte man gesehen, um was es geht. In meinen Augen ist es nicht zuverlässig und unverantwortlich, nach einer Planung von sieben Jahren oder sogar noch länger und nach x-Hunderttausend Franken Steuergeldern jetzt plötzlich zu sagen, dass man nun alles anders machen will. Zum Stichwort Steuergelder: Heute hat zum Beispiel Martin Rufer von der Fraktion FDP. Die Liberalen gesagt, dass man sorgsam und haushälterisch mit den Steuergeldern umgehen soll. Matthias Borner von der SVP-Fraktion hat von einem optimalen Einsatz der Steuergelder gesprochen. Für mich ist dieser Auftrag weder sorgfältig noch entspricht er einem optimalen Einsatz, die Steuergelder werden schlicht und einfach zum Fenster hinausgeworfen. Und wenn man erwähnt, dass die Abstimmung erst im Jahr 2023 stattfinden wird, so frage ich mich, ob Sie tatsächlich das Gefühl haben, dass im Jahr 2023 ein spruchreifes Geschäft auf dem Tisch liegt, wenn die heutige Planung abgelehnt und dieser Auftrag angenommen wird. Dann haben wir überhaupt nichts und sind wieder zehn Jahre lang am Planen. Am Schluss wird das herauskommen, das schon vor x-Jahren resultierte, als man zig Standorte miteinander verglichen hat, nämlich dass der Schachen der beste Standort ist. Ich bitte Sie, Ihre Verantwortung wahrzunehmen, bleiben Sie für die Steuerzahler und Steuerzahlerinnen zuverlässig und lehnen Sie diesen Auftrag ab.

Edgar Kupper (CVP). Ich möchte kurz eine Replik auf das Votum von Simon Michel geben. Er tönt an, dass gemäss dem Sachplan Fruchtfolgeflächen (SP FFF) des Bundes in unserem Kanton eine Reserve von 663 Hektaren Fruchtfolgefläche vorhanden ist. Der Bund plant auf einem absoluten Minimum, aus welchem Grund auch immer. Geld spielt in dieser Angelegenheit bestimmt eine grosse Rolle. Wie wir aber alle aus den vergangenen Abstimmungen wissen, ist der Selbstversorgungsgrad mit Nahrungsmitteln in der Schweiz nicht mehr allzu hoch. Er liegt bei etwas über 50%. Das konnte Martin Rufer bei Ihnen in der Fraktion FDP. Die Liberalen bestimmt ausführen. Ich möchte eine allgemeine Botschaft betreffend der Siedlungsentwicklung, des Landverbrauchs und des Landschafts lancieren. Unsere Gesellschaft muss über kurz oder lang viel sorgsamer mit dem fruchtbaren Boden umgehen und ihm auch einen höheren Stellenwert und einen höheren Preis zuweisen, wenn wir in Zukunft die Ernährung noch sichern wollen. Wir brauchen das Land viel zu billig. Wenn Sie auch über den Tellerrand hinausblicken, was heute schon mehrfach erwähnt wurde, so schauen Sie doch einmal Richtung China. Das Land verfügt über relativ wenig Flächen, auf denen sie produzieren können. Sie betreiben einen Riesenaufwand, um Terrassen zu bauen. Vor allem kaufen sie im Ausland riesige Flächen an fruchtbarem Land. Ich bitte Sie, das stets im Hinterkopf zu behalten.

Daniel Urech (Grüne). Dieser klassische Fall von Whataboutism vom anderen alt-Kantonsratspräsidenten, die grossen Reden auf die Kontinuität und darüber, dass der Kantonsrat bereits 2014 den Braten hätte riechen sollen, bewegen mich nun doch dazu, dass ich etwas sagen möchte. Man kann hier unterschiedlicher Meinung sein, ob es der richtige Standort ist oder nicht. Im Rahmen einer langen Liste von Projekten - ich habe mir die Vorlage noch einmal angeschaut - lautete eines davon «Vorarbeiten und Wettbewerb für den Neubau eines zentralen Untersuchungsgefängnisses». Gemäss Aussagen des damaligen Kommissionssprechers hatte der Regierungsrat seinerzeit noch nicht einmal den definitiven Entscheid bezüglich des Standorts gefällt. Man hat einfach gewusst, dass es dazu ein Resultat einer solchen Machbarkeitsstudie gibt. Die Aussage, dass man damals - es fand zu dieser langen Liste von Projekten überhaupt keine Debatte statt - die ganze Standortdiskussion in allen Details hätte führen müssen, kann ich nicht gelten lassen. Vieles hat sich unterdessen auch verändert und ist ein grösseres Problem geworden. Es kann nicht sein, dass der Kantonsrat ab diesem damaligen Moment kein Recht mehr hat, einen Stopp zu wünschen. Wenn man zum Schluss gelangt, dass es der falsche Standort ist, dann sollte man dies gemäss der Devise «je früher, desto besser» melden. Aber man sollte es nicht erst dann tun, wenn eine

fertige Vorlage in den Kantonsrat gelangt. Unter diesem Gesichtspunkt haben die Auftraggeber und Auftraggeberinnen hier etwas Richtiges gemacht, indem sie den Auftrag jetzt eingeben. Es ist immer zu spät, wenn man bereits den ersten Franken ausgegeben hat. Aber die Kosten werden natürlich noch enorm viel höher, wenn das Projekt in der Volksabstimmung scheitern sollte. Der Aspekt der Vorbildfunktion des Kantons im Zusammenhang mit nicht überbautem Land, mit Landwirtschaftsland und mit der Natur ist wichtig. Nicht zuletzt auch aufgrund der heutigen Debatte zeigt sich, dass es ein wichtiger Aspekt ist. Es schlägt denn auch dem Fass den Boden aus, dass man im Zusammenhang mit der ausgezonten Fläche offenbar eine solche Schlaumeierei mit dem ASTRA entgegennehmen müsste. Ich bin der Meinung, dass das nicht zu akzeptieren ist. Ich möchte nicht in Frage stellen, dass viel Mühe in dieses Projekt geflossen ist. Es ist etwas Unschönes, wenn die politische Behörde sagt, dass man auf dem falschen Weg unterwegs war. Aber je früher, desto besser. Wenn man der Meinung ist, dass dies der falsche Standort ist, so ist es jetzt sicher nicht der falsche Moment, um dies noch zu sagen. Entsprechend werde auch ich diesem Auftrag zustimmen.

Markus Spielmann (FDP). Es ist so, fast alle haben über das Land gesprochen. Und jetzt komme ich noch mit etwas Anderem. So kann mir wenigstens niemand vorwerfen, dass ich ein Heuchler sei. Man kann mit Fug und Recht sagen, dass das alles etwas spät kommt, obschon mich Daniel Urech soeben vom Gegenteil überzeugt hat. Wir sind nicht zu spät, sondern zu früh. Es ist klar, dass die Planung weit fortgeschritten ist. Ich bin Erstunterzeichner und habe das Ganze von alt-Kantonsrat Peter Brotschi geerbt. Der Feststellung, dass wir damit spät kommen, möchte ich eine Frage gegenüberstellen. Die Frage lautet: Wollen wir heute im Saal die zu Stein gewordene Ideen- und Strategielosigkeit für die nächsten 80 Jahre dort auf der Wiese in Beton giessen? Wollen wir die Planungskosten erhalten, indem wir einen Betrieb aufstellen, der über die Dauer seiner Betriebszeit ein Vielfaches an unnötigen Kosten verursachen wird? Ein geschätzter Kantonsratskollege, ich nenne hier keinen Namen, würde jetzt sagen, dass die Planungskosten, von denen ich spreche, im Vergleich zu den Betriebskosten Chicken-Shit sind. Lesen Sie bitte, bevor Sie den Abstimmungsknopf drücken, das Problemfeld zwei im Auftrag gut durch. Alle Vorredner, die die Machbarkeitsstudie zitiert haben, können, währenddem ich hier spreche - soweit sie mit einem Ohr zuhören können - die Machbarkeitsstudie schnell hervorholen und für mich suchen, wo etwas über die Gefangenentransporte geschrieben steht. Es wird niemand etwas dazu finden. In unserer Fraktion und auch ausserhalb wurde im Vorfeld viel diskutiert. Vieles wurde gebetsmühlenartig wiederholt. Aber Argumente haben es nun einmal an sich, dass sie nicht besser werden, indem man sie einfach wiederholt. Ich habe von einer Ideen- und Strategielosigkeit gesprochen und ich halte daran fest. Im Kanton Solothurn sind sinnigerweise das Bauwesen und die Justiz in einem Departement vereint. Es ist für mich nicht ersichtlich, wo die Koordinationslosigkeit zwischen diesen zwei Bereichen grösser ist als bei uns im Kanton. Und das wird teuer. Sie wollen zentralisieren. Was hier auf dem Tisch liegt, ist keine Zentralisierung, sondern das Festmauern einer teuren und ineffizienten Dezentralisierung. Wir haben die Strafverfolgung wie auch die Strafjustiz in unserem Kanton geografisch fein säuberlich im ganzen Kantonsgebiet verteilt und schaffen jetzt einfach noch einen weiteren Standort, um es noch etwas besser zu verteilen. Die Polizei ist dezentral untergebracht, zum Beispiel in gemieteten Flächen. Das Haftgericht ist in Solothurn, die Strafgerichte sind in den Amteien. Dort kommen übrigens noch überall Raumbedürfnisse auf uns zu. Sie können mich dann zitieren, wenn es soweit es. Die Staatsanwaltschaft ist in Solothurn und in Olten angesiedelt. Soweit ich informiert bin, ist der Platz im Franziskanerhof auch knapp. Fatalerweise hat man keine Idee, ob die Strafverfolgung nicht gesamtheitlich angeschaut werden müsste. Alle umliegenden Kantone haben es geschafft und sie haben die Strafverfolgung, das Strafgericht, die Untersuchungsgefängnisse etc. zusammengenommen. Der Kanton Bern hat das gerichtskreisweise gemacht, der Kanton Aargau bezirksweise, der Kanton Basel-Landschaft kantonsweise in Muttenz und der Kanton Basel-Stadt hat den Waaghof. Auf der Webseite des Kantons Zürich steht, ich zitiere: «Mit dem Bau des Polizei- und Justizzentrums in Zürich entsteht ein Kompetenzzentrum für die Bekämpfung der Kriminalität, wo die heute auf über 30 Standorte verteilten Kantonspolizeien mit den Strafverfolgungsbehörden und dem Polizei- und Justizgefängnis zusammengelegt werden.» Alle haben Strafjustizzentren geschaffen. Der Kanton Solothurn belässt aber sämtliche betrieblichen Vorteile auf der Strecke. Vor allem könnte man sich die Gefangenentransporte ersparen oder man könnte in einem solchen Kompetenzzentrum Fachkompetenz bündeln. Viel teurer als ein Polizist, ein Staatsanwalt oder eine Richterin, die in den Schachen tingeln, ist der Gefangene, der mit einem Sicherheitstransport im ganzen Kanton herumgefahren wird. In der Machbarkeitsstudie steht davon kein Wort geschrieben. Wir werden Sicherheitstransporte ohne Ende haben. Das passiert ständig. Die Personen stecken in Verfahren. Seitens der CVP/EVP-Fraktion wurde genannt, wie viele Einvernahmen es gibt. Natürlich erfolgen sie auch im Untersuchungsgefängnis, aber auch anderswo mit den Gerichtsverhandlungen etc. In einem Justizzentrum öffnet man eine Türe, man holt den Gefangenen heraus, befragt ihn und setzt ihn

wieder hinein. Im Kanton Solothurn werden die Gefangenen mit Sicherheitstransporten durch den ganzen Kanton gekarrt. Und das kostet Geld. Die Erreichbarkeit ist darin enthalten, aber davon steht nichts geschrieben. Auch wenn man spät bemerkt, dass eine Planung verbockt ist, so ist es nie zu spät, sie zu korrigieren. Man kann intelligenter werden.

Thomas Marbet (SP). Ich bin heute Morgen am Untersuchungsgefängnis Olten vorbeigefahren, übrigens mit dem öffentlichen Verkehr, und befand mich alleine im Bus. Also vorne sass schon ein Chauffeur (*Heiterkeit im Saal*). So gesehen kann ich das Argument der mangelnden Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr beim vorliegenden Projekt nicht ganz nachvollziehen. Als Krimifan weiss ich auch - und das wissen wohl auch Sie - dass immer ein Taxi oder ein Komplize dasteht, wenn das Tor sich öffnet. Einen Bus habe ich noch nie gesehen. Im Ernst: Es ist auch eine belastende Situation, die wir heute für die Insassen, für die Menschen, die dort sind, haben. Die Belastungen wurden sogar in das Quartier hinausgetragen. Ich möchte an dieser Stelle immerhin noch erwähnen, dass es vor vier Jahren - übrigens von Philippe Ruf - einen Vorstoss wegen der Lärmbelästigung im Quartier gegeben hat. Tatsächlich ist das dort ein Problem, weil sich das Untersuchungsgefängnis in einem Wohnquartier befindet. Das hat Anlass zu Reklamationen gegeben bis hin nach Olten Südwest, wo Wohnungen entstanden sind. Das wäre eine Möglichkeit, auch dem etwas entgegenzutreten - einerseits die Situation für die Insassen zu verbessern, andererseits das Untersuchungsgefängnis aus einem Wohnquartier herauszunehmen. Dort hat es eigentlich nicht viel zu suchen. Philippe Ruf war damals mit der Antwort zufrieden, hat aber auch festgestellt, dass es noch acht Jahre dauern wird, bis das neue Untersuchungsgefängnis fertiggestellt ist. Wenn wir uns hier für die Nichterheblicherklärung aussprechen, dann ginge es bestimmt noch viel länger und diese Zustände würden weiter andauern. In diesem Sinn möchte ich Sie auch auffordern, dem Regierungsrat zu folgen.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Ich möchte an dieser Stelle eine kleine Korrektur anbringen. Wenn wir den Auftrag erheblich erklären, ginge es länger und wenn wir ihn nicht erheblich erklären, würde es schneller gehen.

Sandra Kolly (Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements). Ich nehme auch sehr gerne zu diesem Geschäft Stellung. Dem Kommissionssprecher danke ich bestens für die Chronologie, denn sie war wichtig. Letzte Woche wurde ich auf dem Ausflug sehr oft auf das Geschäft angesprochen. Insbesondere neue Parlamentarier und Parlamentarierinnen haben mich gefragt, wie es eigentlich dazu gekommen ist. Der Kommissionssprecher hat dies nun aufgezeigt. Stand heute sind wir jetzt im Qualitätsverfahren. Vorgeesehen ist, dass am 18./19. Oktober 2021 juriert wird und der Jurybericht bis Ende Jahr vorliegt. Alsdann würde der entsprechende Regierungsratsbeschluss ausgearbeitet. Was sind die Konsequenzen, wenn dieser Auftrag heute erheblich erklärt wird? Die Zentralisierung des Gefängnisses als solches ist unbestritten. Das Grundstück im Schachen befindet sich im Eigentum des Kantons und es ist zonenkonform. Die entsprechende Nutzungsplanung ist zudem rechtskräftig. Stand heute haben wir keine Alternative zum Schachen. Wir haben keinen Plan B. Warum ist das so? Es gab nie irgendwelche Anzeichen, dass wir überhaupt einen Plan B brauchen würden. Ich gebe Daniel Urech recht. Im Jahr 2014 konnte man es vielleicht noch nicht merken. Aber ab dem Jahr 2017 - es gab dazu wohl zehn oder zwölf Protokolle - war es immer wieder Thema in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission und in den Ausschüssen. Ich war damals selber mit dabei. Wir haben nie irgendwelche Zeichen erhalten, dass wir auf dem Holzweg sind. Ich habe doch das Gefühl, dass sich damals die Gelegenheit geboten hätte, dass sich die Kommission gemeldet und gesagt hätte, dass ihr das zu weit gehen würde. So gesehen muss ich sagen, dass im Jahr 2017 der richtige Moment gewesen wäre - und das wäre vier Jahre früher gewesen. Zu Marie-Theres Widmer: In der Mehrjahresplanung umfasst das Projekt eine halbe Seite. Ich lasse die Aussage nicht gelten, dass man versteckt kommuniziert habe. Es ist mir wichtig, das zu erwähnen. Auch wenn nach den Synergien gefragt wird, so kann ich bestätigen, dass wir viele Synergien haben. Wir haben ganz viele Synergien: Das Grundstück gehört uns, es ist zonenkonform, es sind die Werkleitungen, es ist die Zufahrt, es ist die Wegfahrt, es ist die Versorgung, es ist die Entsorgung, es sind die Nebengebäude und es sind die Sicherheitsbereiche. Wenn nun heute dieser Auftrag erheblich erklärt wird, so heisst das für uns Neubeginn, zurück auf Feld 1. Wir müssten eine Standortevaluation vornehmen, Land kaufen, eine Machbarkeitsstudie erarbeiten und wir müssten eine Nutzungsplanung machen. Es würde hundertprozentig ein Einspracheverfahren geben und danach wieder ein Qualitätsverfahren. Das alles würde zehn Jahre dauern. Wir planen jetzt - Sie haben es gehört - seit dem Jahr 2012. Hier im Rat habe ich es immer wieder gehört und so auch letzte Woche auf dem Ausflug: Brache. Der Kanton verfüge über Brachen und man soll sie jetzt nutzen. Der Kanton verfügt über Brachen, er hat die Fridau und den Allerheiligenberg. Beide sind nicht wirklich geeignet. Johanna Bartholdi kann sich ent-

spannen (*Heiterkeit im Saal*). Der Allerheiligenberg befindet sich in der Landwirtschaftszone. Wenn man nun sagt, dass der Schachen nicht gut erschlossen sei - das haben wir auch so bestätigt und es ist in den Machbarkeitsstudien enthalten - so ist es der Allerheiligenberg erst recht nicht. Er ist noch weiter weg vom Schuss und eine ÖV-Anbindung ist erst recht nicht wirklich gegeben. Ich bin überzeugt, dass ganz viele jetzt an eine Brache denken und sie heisst Papieri Biberist. Wir könnten versuchen, in der Papieri Biberist, das sind über 270'000 m², einen Teil zu kaufen. Vorhin wurde auch erwähnt, dass wir doch eine Brache nehmen und sie umbauen sollen. Aber das ist nicht so einfach. Wir können nicht einfach eine Brache umbauen. Die Sicherheitsstandards sind so riesig. Wenn wir eine Brache hätten, so müssten wir alles abrechnen, planen und alles wieder auf Feld 1 setzen. Es geht jedoch nicht, einfach eine Brache zu kaufen und sie umzubauen. Ich muss an dieser Stelle auch den Landerwerb erwähnen. Das Grundstück, das wir jetzt haben, umfasst etwa 22'000 m². Wenn wir neu beginnen müssten, so müssten wir rund 30'000 m² haben, weil wir die Synergien wie Zufahrten und Erschliessungen nicht mehr haben. Die Kosten würden sich alleine dafür auf rund 20 Millionen Franken belaufen. Und für mich ist das ein Argument. Wir hätten Mühe, einen neuen Standort zu finden. Ich bin überzeugt, dass uns die Firma HIAG jeden Teil dieser Papieri Biberist verkaufen würde. Bis zum Jahr 2035 wollen sie über 400 Wohnungen bauen, sie wollen Gewerbe, Büros und Produktion ansiedeln, auf Freizeit und Gastronomie setzen und 2300 Arbeitsplätze schaffen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sie mittendrin ein Gefängnis haben wollen. Man würde auf eine acht Meter hohe Betonwand schauen, die mit Stacheldraht versehen ist. Es ist doch so - wer will das? Auch in einem Dorf will das niemand, es will tatsächlich niemand. Es wäre gar nicht so einfach, einen neuen Standort zu finden. Wir sind immer gleich bei den Dörfern, wir sind nicht in Zürich, Bern oder in Genf. Dort gibt es riesige Industriegebiete, in denen es nicht so sehr auffallen würde, wenn dort ein Gefängnis stehen würde. Ich bin überzeugt, dass wir bei uns eine Vielzahl an Einsparungen hätten. Genau dort würde die Schwierigkeit liegen.

Wir sind auch dringend auf das Untersuchungsgefängnis angewiesen. Es ist mir wichtig, das zu erwähnen. Die Untersuchungsgefängnisse befinden sich in einem schlechten Zustand und wir verfügen über zu wenig Haftplätze. Wir brauchen dringend eine Lösung. Wir haben ein Sicherheitsrisiko und hohe Instandstellungskosten. Wir haben aber auch das Risiko des Bundes. Im Sinn des Konkordats würde er sich daran beteiligen. Wenn wir aber jetzt sagen, dass wir in zehn oder in zwölf Jahren kommen werden, dann ist das auch nicht mehr gegeben. Plötzlich käme es so weit, dass wir ausserkantonale Gefängnisplätze einkaufen müssten und wir gar nicht mehr selber auf eigenem Land bauen könnten. In einem Untersuchungsgefängnis müssen wir Arbeitsmöglichkeiten anbieten. Das können wir im Moment auch nicht. Wenn wir das nicht können, so müssen wir auch dafür etwas bezahlen. Ich möchte damit aufzeigen, dass eine Dringlichkeit geboten ist. Wir brauchen eine Lösung - und dies jetzt und nicht erst in zehn Jahren. Wir haben diese Lösung, sie befindet sich im Schachen. Mit einer Wirtschaftlichkeitsrechnung wurde aufgezeigt, dass das auf Jahre hinaus gesehen mit Abstand die günstigste Variante ist. Gerne möchte ich mich noch zu den Aussagen äussern, die von einer Verbetonierung der landwirtschaftlichen Flächen gesprochen haben. Die damalige Planung lag vor. Wenn man sich die Geometrie des Baus ansieht, so mutet das Ganze etwas eigenartig an. Man muss sich um Hochspannungsleitungen herum drapieren. Die Einzonung ist nun so erfolgt. Die dabei beanspruchten Landwirtschaftsflächen wurden aus kantonsrechtlicher Sicht kompensiert. Es war bekannt, dass das ASTRA für die Strassenabwasserreinigungsanlage eine Fläche beansprucht. Man hat dies gegenüber den Behördenvertretern aus Deitingen kommuniziert. Das war auch in der Auflage enthalten. Die planerische Grundlage ist rechtskräftig. Aber - ich gebe das zu - in der regierungsrätlichen Antwort hat man sich vor allem auf das Gefängnis fokussiert. Die Anlagen wurden darin nicht gross thematisiert. Ich kann auch verstehen, wenn in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission in der Diskussion von Seiten des Kantons von einer Win-Win-Situation gesprochen wurde. Es würde eine Auszonung sowie eine Einzonung von Fruchtfolgefleichen erfolgen. Ich kann nachvollziehen, dass der Umstand einer Einzonung und der Bau eines Strassenabwasserreinigungsbeckens nun für einen gewissen Unmut sorgt. Der Landwirt, der die Fläche auf dem Grundstück pachtet, kann dort nichts mehr anbauen. Das trifft zu. Aus diesem Grund kann ich verstehen, dass es etwas schräg verstanden werden kann. Ich möchte jedoch betonen, dass wir kompensiert werden. Auch das ASTRA wird die Fläche kompensieren, die für den Sechsspur-Ausbau benötigt wird. Ein Justizzentrum wurde seinerzeit ebenfalls geprüft, man hat es aber nicht weiterverfolgt. Man hatte das Gefühl, dass die Notwendigkeit nicht ausgewiesen ist. Der Aufwand sei zu gross. Wir wären aber auch hier zehn Jahre zu spät. Der geschätzte Aufwand würde etwa 200 Millionen Franken betragen. In Zürich hat das Justizzentrum 570 Millionen Franken gekostet. Selbstverständlich herrschen dort andere Bodenverhältnisse. Bei uns hatte man das Gefühl, dass man das Projekt nicht weiterverfolgen soll. Ich persönlich kann mir nicht vorstellen, wo das Justizzentrum angesiedelt werden soll. Im Schachen kann ich es mir nicht vorstellen, denn ich denke nicht, dass die Gerichte, die Anwälte und die Staatsanwaltschaft dort arbeiten möchten. Es würde dann wohl trotzdem auf ein Gefängnis und einen Justizbau herauslaufen. Wie

erwähnt ist das kein Thema. Ich nehme aber zur Kenntnis, dass dies auch in diesem Auftrag ein Thema war. Ich möchte nun nicht mehr länger werden und bitte Sie, diesen Auftrag nicht erheblich zu erklären.

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Besten Dank für diese Ausführungen. Wir kommen nun zur Abstimmung über diesen Auftrag.

Für Erheblicherklärung	x Stimmen
Dagegen	Mehrheit
Enthaltungen	x Stimmen

Hugo Schumacher (SVP), Präsident. Damit sind wir fast am Ende des heutigen Sessionstages angelangt. Gerne gebe ich Ihnen nun die Vorstösse bekannt, die in dieser Session neu eingegangen sind. Ich danke Ihnen ganz herzlich für Ihre Mitarbeit. Es hat mich gefreut, dass der Ratsausflug offenbar gewirkt hat. Er wurde mehrfach erwähnt und so soll es auch sein. Ich wünsche allen eine gute Zeit. Einige von Ihnen werde ich bestimmt noch beim nachfolgenden Anlass zum Kloster Mariastein im Konzertsaal treffen.

Neu eingereichte Vorstösse:

ID 0176/2021

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

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.

Unterschriften: 1. Markus Ammann, 2. Hardy Jäggi, 3. Christof Schauwecker, Corina Bolliger, Simon Bürki, Janine Eggs, Simon Esslinger, Heinz Flück, Myriam Frey Schär, Silvia Fröhlicher, Philipp Heri, Urs Huber, Stefan Hug, Karin Kälin, Franziska Rohner, Farah Rummy, Luzia Stocker, Mathias Stricker, Daniel Urech, Nadine Vögeli, Marianne Wyss, Nicole Wyss, Barbara Wyss Flück, Simone Wyss Send (24)

K 0177/2021

Kleine Anfrage Fraktion SP/Junge SP: Energiekonzept Kanton Solothurn

Dem zweiten Reporting-Bericht zum Energiekonzept Kanton Solothurn ist zu entnehmen, dass die Umsetzung des kantonalen Energiekonzeptes 2014 nicht mehr auf Kurs ist. Wichtige Massnahmen im Gebäudebereich konnten infolge der Ablehnung des revidierten kantonalen Energiegesetzes nicht eingeführt werden, was die Zielerreichung gefährdet. Gleichzeitig haben sich die energie- und klimapolitischen Rahmenbedingungen verändert. Das Energiekonzept muss darum überarbeitet werden. Handlungsbedarf besteht vor allem im Gebäudebereich, wo der Anteil fossiler Brennstoffe zu hoch ist (CO₂-Ausstoss: Kanton Solothurn auf Platz eins). Auch das Potential erneuerbarer Energien soll besser ausgenützt werden. Basierend auf den Resultaten des partizipativen Stakeholderprozesses und den Empfehlungen der Arbeitsgruppe hat der Regierungsrat am 12. Mai 2020 das weitere Vorgehen im Gebäudeenergiebereich festgelegt. Auf die Ausarbeitung einer kantonalen Einzellösung als Alternative zu den Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE) 2014 soll verzichtet werden. Die erarbeitenden Sofortmassnahmen sollen rasch umgesetzt werden und das kantonale Energiekonzept 2014 den Zielen der Energiestrategie 2050 und des Pariser Klimaabkommens entsprechend überarbeitet werden. Dies soll in enger Abstimmung mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes geschehen. Ergänzend zum erwähnten Handlungsbedarf wird empfohlen, Schwerpunkte dort zu setzen, wo der Kanton direkte Kompetenzen für eigenständige Massnahmen hat (Dekarbonisierung des Gebäudeparks, Energieeffizienz in Gebäuden, Weiterentwicklung der bestehenden Massnahmen und Daueraufgaben). Weiter soll der Kanton die Aufgaben und Massnahmen von Bund, Gemeinden, Wirtschaft und Privaten gezielt mittragen und ergänzen (z.B. Elektromobilität, kommunale Energieplanungen, erneuerbare Stromerzeugung).

Nach Ablehnung des CO₂-Gesetzes stellen sich den Unterzeichnenden folgende Fragen:

1. Welches ist der aktuelle Stand bzw. der Zwischenstand bei den laufenden Arbeiten?
2. Welche Massnahmen wurden bereits umgesetzt?
3. Welches sind die nächsten Schritte bzw. die nächsten Meilensteine?
4. Welche Ziele und welchen Zeitplan hat die erwähnte Arbeitsgruppe?
5. Wie setzt sich die Arbeitsgruppe aktuell zusammen (Stakeholder)?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Mathias Stricker, 2. Silvia Fröhlicher, 3. Philipp Heri, Markus Ammann, Remo Bill, Corina Bolliger, Simon Bürki, Simon Esslinger, Urs Huber, Stefan Hug, Karin Kälin, Thomas Marbet, Farah Rummy, Luzia Stocker, Nadine Vögeli, Marianne Wyss, Nicole Wyss (17)

K 0178/2021

Kleine Anfrage Remo Bill (SP, Grenchen): Digitalisierung im Solothurner Staatsarchiv

Das Staatsarchiv Solothurn ist das zentrale Archiv des Kantons und seiner Rechtsvorgänger. Es ist eine selbstständige Amtsstelle und gehört zur Staatskanzlei mit Sitz in Solothurn. Das Staatsarchiv sammelt das archivalische Kulturgut des Kantons und sorgt für die fachgerechte Aufbewahrung, Erschliessung und Vermittlung. Es ist öffentlich und für alle Interessierten im Rahmen des kantonalen Informations- und Datenschutzgesetzes (Öffentlichkeitsprinzip) zugänglich. Das Staatsarchiv verwahrt die dauerhaft archivwürdigen Unterlagen von Parlament, Regierung und Verwaltung des Kantons Solothurn. Hinzu kommen Unterlagen selbstständiger Körperschaften, Anstalten des kantonalen öffentlichen Rechts und von natürlichen oder juristischen Personen. Das Staatsarchiv ist gewissermassen das historische, rechtliche Gedächtnis des Kantons. Es macht das staatliche Handeln rückverfolgbar und transparent. Die Unterlagen dienen zudem der Wissenschaft und Forschung als Quellen. Gegenüber anderen Kantonen ist der Stand der Digitalisierung beim Solothurner Staatsarchiv ziemlich im Rückstand. Die Bestände sind nicht digital erfasst, und es müssen Karteikarten und Mikrofilme durchforstet werden, um zu prüfen, ob zu einem bestimmten Thema Unterlagen vorhanden sind. Dies ist zwar möglich, allerdings nicht sehr praktisch. In den Kantonen Bern oder Aargau können Bestände online abgefragt werden. Die Unterlagen können über die Plattform reserviert und im Staatsarchiv gesichtet werden. Der Kanton Solothurn ist mit seinem System in den 80er-Jahren steckengeblieben, und es wäre schön und auch notwendig, wenn die Bestandseinträge innert nützlicher Frist digitalisiert wären. Dann liesse sich mit dem Archiv arbeiten, ohne die Erinnerung an frühere Zeiten mit Bibliothekseinträgen auf Mikrofilm und Karteikarten aufleben zu lassen. Für die Forschenden und die übrigen Nutzer würden nicht unnötige Zeitverluste entstehen, die sich aus der antiquierten Arbeitsweise ergeben.

Ich bitte den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Bis wann wird die notwendige Digitalisierung im Staatsarchiv Solothurn umgesetzt?
2. Welche finanziellen Mittel werden vom Regierungsrat bereitgestellt, um die Digitalisierung des Staatsarchivs voranzutreiben?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Remo Bill (1)

K 0179/2021

Kleine Anfrage Beat Künzli (SVP, Laupersdorf): Sind die baulichen Betriebskontrollen verhältnismässig?

Gemäss Gewässerschutzgesetz (GSchG Art. 15) ist die kantonale Behörde dafür zuständig, Hofdüngeranlagen und Abwasseranlagen periodisch zu kontrollieren. Das Amt für Umwelt ist für die Kontrollen zuständig, ein Ingenieurbüro führt sie aus. Dabei werden die Inhaber der Anlagen aufgefordert, die Behälter ganz zu entleeren und mit Wasser (Hochdruck) zu reinigen. Oft ist eine Absetzschicht im Behälter am Boden, welche nur durch eine spezialisierte Reinigungsfirma mit Sauglastwagen entfernt werden kann. Die Kontrollintervalle richten sich nach den verschiedenen Schutzzonen.

Es ist bekannt, dass selbst Betriebe kontrolliert werden, welche in wenigen Jahren ihren Betrieb aufgeben und die Anlagen stilllegen.

Wir bitten den Regierungsrat, zu vorliegendem Sachverhalt nachfolgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass das Intervall dieser Kontrollen ausgedehnt werden kann, da die Anlagen seit etlichen Jahren nach neuesten baulichen Erkenntnissen und Techniken und in bester Qualität errichtet werden?
2. Ist es dem Amt für Umwelt bewusst, dass insbesondere bei älteren Anlagen gerade durch das Waschen mit Hochdruck die Gefahr besteht, die Dichtheit der Anlage zu verletzen?
3. Ist man sich auch bewusst, dass diese Kontrollen intensive Arbeit und horrenden Kosten für den Betriebsleiter auslösen?
4. Ist es demnach verhältnismässig, wenn Betriebe ohne Hofnachfolger nur wenige Jahre vor der Aufgabe des Betriebes ein Aufgebot zur Kontrolle mit strengsten Auflagen und unter Androhung eines Tierhalteverbotes bekommen?
5. Gibt es eine Möglichkeit für eine Aufschiebung der Kontrolle, damit ein Betriebsleiter seinen Betrieb noch bis zu seiner Pensionierung weiter bewirtschaften kann und ihn nicht vorzeitig aufgeben muss?
6. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, das Amt dementsprechend anzuweisen, in Zukunft die Dichtheit vorwiegend über viel einfachere, weniger arbeitsintensive und kostengünstigere Niveaukontrollen ohne totale Entleerung und Reinigung zu prüfen?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Beat Künzli, 2. Josef Fluri, 3. Rémy Wyssmann, Sibylle Jeker, Kevin Kunz, Adrian Läng, Werner Ruchti (7)

A 0180/2021

Auftrag Karin Kissling (CVP, Wolfwil): Stellvertretung des Friedensrichters durch anderen Friedensrichter

Der Regierungsrat wird beauftragt, die §§ 4 Abs. 2 und Abs. 3 des Gesetzes über die Gerichtsorganisation dahingehend zu ändern, dass als Stellvertreter eines Friedensrichters ein anderer Friedensrichter amtiert.

Begründung: In § 4 des Gesetzes über die Gerichtsorganisation (GO) wird die Organisation des Friedensrichterwesens in den Gemeinden geregelt. Dabei wird in Abs. 2 die Stellvertretung des Friedensrichters festgelegt. Diese Stellvertretung durch den Gemeindepräsidenten, den Vizegemeindepräsidenten und Gemeinderäte sollte überdacht werden. Die Fälle der Friedensrichter werden häufig komplexer und anspruchsvoller, und es sind viele Formvorschriften einzuhalten. Ein ausnahmsweises Einspringen durch eine weniger mit der Materie vertraute Person könnte vermehrt zu Fehlern führen. Die Friedensrichter und Friedensrichterinnen hingegen bemühen sich, eine hohe Qualität in ihrer Arbeit sicherzustellen und sich stetig zu verbessern. Durch eine Stellvertretung könnten einzelne Friedensrichter oder Friedensrichterinnen zudem mehr Erfahrung sammeln. Ausserdem können mit dem Einsetzen eines Friedensrichters einer benachbarten Gemeinde oder eines benachbarten Friedensrichterkreises Synergien genutzt werden. Deshalb ist die bisherige Regelung entsprechend zu ändern.

Unterschriften: 1. Karin Kissling, 2. Susanne Koch Hauser, 3. Michael Ochsenbein, Rea Eng-Meister, Patrick Friker, Kuno Gasser, Fabian Gloor, Rolf Jeggli, Edgar Kupper, Matthias Meier-Moreno, Tamara Mühlemann Vescovi, Daniel Nützi, Patrick Schlatter, Sarah Schreiber, Thomas Studer, Bruno Vögtli, Benjamin von Däniken, Susan von Sury-Thomas, Marie-Theres Widmer, André Wyss (20)

A 0181/2021

Auftrag Richard Aschberger (SVP, Grenchen): Littering endlich so bestrafen, damit es eine Wirkung erzielt

Der Regierungsrat wird beauftragt, §169 des Gesetzes über Wasser, Boden und Abfall (GWBA) - auch Anhang III «Liste der Ordnungsbussen (§ 49 Absatz 1) und Mindestinhalt der Formulare (§ 49 Absatz 4)» der Verordnung über Wasser, Boden und Abfall zur AWA (VWBA; BGS 712.16) - und eventuell nötige so

anzupassen, dass nicht nur Geldstrafen möglich sind bei Littering, sondern beispielsweise auch Sozialstunden als Sanktion.

Begründung: Littering war und ist ein Ärgernis und ohne Durchgreifen von Seiten des Staates passiert genau gar nichts. Die entstehenden Kosten für die Allgemeinheit und auch oft unter anderem für Bürgergemeinden steigen unaufhörlich und die aktuellen Strafen sind untauglich, schrecken nicht ab und verfehlen somit offensichtlich die Wirkung. Daher mein Auftrag, damit man (und die Gemeinden) die gesetzlichen Grundlagen erhält, um wirkungsvolle Strafen, wie beispielsweise Sozialstunden, statt die lächerlichen paar Franken zu verfügen. Wer bei Littering erwischt wird und zig Stunden selber den Dreck und Unrat von anderen weggeräumt hat, dem geht vielleicht dann ein Licht auf. Die Chance ist klein aber die Hoffnung stirbt zuletzt.

Unterschriften: 1. Richard Aschberger, 2. Nicole Hirt, 3. Thomas Giger, Samuel Beer, Matthias Borner, Johannes Brons, Roberto Conti, Josef Fluri, Walter Gurtner, Sibylle Jeker, Thomas Lüthi, Matthias Meier-Moreno, Andrea Meppiel, Philippe Ruf, Philippe Ruf, Christine Rütli, Nadine Vögeli, Jonas Walther, Rémy Wyssmann (19)

I 0182/2021

Interpellation Fabian Gloor (CVP, Oensingen): Ist die Erreichbarkeit der Notrufnummern noch gewährleistet?

In einer Notsituation kann jede Minute entscheidend sein. Die lückenlose und einfache Erreichbarkeit der Blaulichtorganisation ist ein wesentlicher Bestandteil der Sicherheit in der Schweiz und im Kanton Solothurn. Leider kam es in den vergangenen Monaten und Jahren bei den Notfallnummern schweizweit gehäuft zu mehreren Pannen und teilweise zu flächendeckenden Ausfällen, die auch den Kanton Solothurn betrafen. In der Bevölkerung lösen diese Vorkommnisse berechtigterweise Unbehagen aus und es stellen sich zahlreiche Fragen in diesem Zusammenhang:

1. Wann traten in den Jahren 2020 und 2021 Ausfälle der Notrufnummern im Kanton Solothurn bzw. bei den Solothurner Blaulichtorganisationen auf?
2. Wie gehen die Solothurner Blaulichtorganisationen heute bei einem Ausfall vor, um die Erreichbarkeit (wieder) sicherzustellen?
3. Wie ist der Kanton in Überlegungen des Bundes einbezogen, um die Probleme sowie die Auswirkungen der gehäuften Ausfälle wieder in den Griff zu bekommen? Und welches sind die möglichen Massnahmen, um dem Problem der Ausfälle zu begegnen?
4. Plant der Kanton eine eigene Infrastruktur als Redundanz (zweites Notrufsystem) aufzubauen?
5. Wie ist der Kanton involviert in die Weiterentwicklung der Notfallsysteme (z.B. barrierefreie Notfall-App usw.) der Schweiz?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Fabian Gloor, 2. Susanne Koch Hauser, 3. Karin Kissling, Rea Eng-Meister, Patrick Friker, Kuno Gasser, Rolf Jeggli, Edgar Kupper, Matthias Meier-Moreno, Daniel Nützi, Patrick Schlatter, Thomas Studer, Bruno Vögtli, Benjamin von Däniken, Susan von Sury-Thomas, Marie-Theres Widmer (16)

I 0183/2021

Interpellation Freddy Kreuchi (FDP.Die Liberalen, Balsthal): Umzug Rettungsdienststandort soH von Balsthal nach Oensingen

Die Solothurner Spitäler AG (soH) betreibt drei Rettungsdienststandorte im Kanton Solothurn, wodurch die notfallmedizinische Patientenversorgung rund um die Uhr sichergestellt werden soll. Bis zum Juni des laufenden Jahres waren die Rettungsfahrzeuge der soH in Solothurn, Olten und Balsthal stationiert.

In einer Nacht- und Nebelaktion wurde einer der Standorte im vergangenen Juli von Balsthal nach Oensingen verlegt, was aus Sicht der amtierenden Thaler Gemeindepräsidenten und der Bevölkerung im Thal nicht nachvollziehbar ist. Daher bitten wir den Regierungsrat, als Vertretung des Alleinaktionärs höflich um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche strategischen Überlegungen der Solothurner Spitäl AG (soH) führten zum Umzug des Rettungsdienststandortes von Balsthal nach Oensingen? Wieso wurden die Meinungen der betroffenen Gemeinden im Thal nicht, wie üblich, vorgängig abgeholt?
2. Im Zusammenhang mit der damaligen Schliessung des Bezirksspitals Niederbipp (BE) wurde den Thaler Gemeinden die Stationierung des Rettungswagens in Balsthal zugesichert. Warum hält sich die Solothurner Spitäl AG nicht an diese Zusicherung?
3. Konnte das Mietverhältnis für die Räumlichkeiten am Standort Balsthal fristgerecht aufgelöst werden? Wenn nein, welche Kostenfolge hatte dies für die Solothurner Spitäl AG?
4. Hat die Solothurner Spitäl AG den abendlichen Stau in der Klus und die damit verbundene schwerwiegende Behinderung der Rettungsfahrzeuge in die Entscheidungsfindung für den Umzug des Rettungsdienststandortes miteinbezogen?
5. Kann die Solothurner Spitäl AG die notfallmedizinische Patientenversorgung des Bezirks Thal auch in den staubelasteten Abendstunden gewährleisten? Wie kann die notfallmedizinische Patientenversorgung im Bezirk Thal gewährleistet werden, wenn die Klus aufgrund eines Ereignisses (z.B. Brand) für Fahrzeuge nicht passierbar ist?
6. Der Rettungswagen muss 90 Prozent der Bevölkerung innerhalb von 15 Minuten erreichen. Im Thal bzw. in einzelnen Thaler Gemeinden ist dies nun nicht mehr der Fall. Ist sich der Solothurner Regierungsrat dessen bewusst?
7. Wie stehen die Mitglieder des Solothurner Regierungsrats zur Entscheid, den Rettungsdienststandort von Balsthal nach Oensingen zu verlegen?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Freddy Kreuchi, 2. Edgar Kupper, 3. Christine Rütli, Johanna Bartholdi, Josef Fluri, Rolf Jeggli, Beat Künzli, Georg Lindemann (8)

A 0184/2021

Auftrag fraktionsübergreifend: Veröffentlichung der Standorte von stationären und semistationären Radaranlagen im Kanton Solothurn

Der Regierungsrat wird gebeten, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Kantonspolizei Solothurn einmal wöchentlich die Standorte der stationären und semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen veröffentlichen kann.

Begründung: Im Rahmen von Via sicura ist es der Polizei erlaubt, auf bevorstehende Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen hinzuweisen. Daher wird in den Kantonen St. Gallen und Luzern bereits heute auf Kontrollen mit stationären und semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen hingewiesen. Kontrollen mit mobilen Geschwindigkeitsmessanlagen oder Nachfahrmessungen sind selbstverständlich weiterhin möglich. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) führt die Bekanntgabe der «Blitzerstandorte» dazu, dass an besonders gefährdeten Stellen, also dort, wo Geschwindigkeitskontrollen sinnvoll sind, langsamer gefahren wird. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung sind in St. Gallen und Luzern äusserst positiv. Zudem zeigt die Unfallstatistik aus dem Kanton St. Gallen, dass die Unfallzahlen seit der Praxisänderung um rund 15 Prozent sanken (seit dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Standorte konnte sogar eine signifikante Abnahme der Unfälle festgestellt werden). Nachfragen bei der Kantonspolizei St. Gallen haben ergeben, dass dieser Effekt trotz steigender Anzahl an zugelassenen Fahrzeugen eingetreten ist (sic). Die Unfallzahlen pro zugelassenem Fahrzeug sind deutlich gesunken. Das Argument, dass angekündigte Geschwindigkeitskontrollen die Verkehrssicherheit senken, ist damit widerlegt. Vermutlich ist eher das Gegenteil der Fall, die Veröffentlichung der Standorte der Geschwindigkeitsmessanlagen führt zu mehr Verkehrssicherheit.

Unterschriften: 1. Urs Unterlerchner, 2. Richard Aschberger (2)

A 0185/2021

Auftrag Simone Wyss Send (Grüne, Biberist): Theater am Gymnasium

Der Regierungsrat wird beauftragt, am Gymnasium das Schwerpunktfach und Ergänzungsfach Theater einzuführen.

Begründung: Die obligatorischen Fächer am Gymnasium bieten eine breite Allgemeinbildung mit den Mint-Fächern, Sprachen, Geschichte, Geografie, Sport (darin auch Tanz enthalten), wie auch die kreativen Fächer Musik und bildnerisches Gestalten. Alle diese Fächer können als Schwerpunktfach und Ergänzungsfach vertieft werden. Jedoch fehlt beim musischen Fächerangebot das grosse dritte Standbein – Theater. Es wird lediglich als Freifach angeboten, Kursdurchführungen sind somit nicht gesichert. Zu einem umfassenden Angebot in allen Sparten gehört auch das Theater, werden doch in diesem Fach elementare Grundtechniken der Kommunikation und Interaktion in Gruppen vermittelt.

Grundkenntnisse des Theaterspielens werden für viele Berufssparten benötigt: Moderation, Journalistik, alle Lehrberufe, Politik, Schauspiel, Sprecherausbildung und viele mehr. Für Studiengänge wie Schauspiel, Theaterwissenschaft, Komposition in Musik und Theater und viele mehr, müssen sich junge Menschen zurzeit mehrheitlich im Freizeitbereich Fähigkeiten und Erfahrungen aneignen. Im besten Fall erleben Gymnasiasten Theaterspielen einmal in ihrer Schulzeit als Projekt. Theater als Kulturtechnik soll als basale Grundtechnik geschult werden. Denn mit Theater wird nicht nur Körpersprache und das Bewusstsein für Ausdruck und das Wahrnehmen des Gegenübers geschult. Im Zeitalter einer globalen Arbeitswelt mit verschiedenen Kulturen und den «Social Medias» müssen die Menschen lernen, sich ganzheitlich kommunikativ und empathisch in einer Situation zu verhalten. Dies alles wird im Theater erlernt. Mit dem Fach Theater als Schwerpunktfach und Ergänzungsfach am Gymnasium soll interessierten Gymnasiasten und Gymnasiastinnen vertiefte Erfahrungen in der Welt des Theaters ermöglicht werden. Die finanziellen Auswirkungen sind überschaubar, es werden zwar einige zusätzliche Lektionen für Fachpersonen anfallen, aus unserer Sicht ist das aber eine lohnende Investition in die Stärkung künftiger Arbeitnehmender.

Unterschriften: 1. Simone Wyss Send, 2. Barbara Wyss Flück, 3. Heinz Flück, Corina Bolliger, Janine Eggs, Anna Engeler, Marlene Fischer, Myriam Frey Schär, Silvia Fröhlicher, David Gerke, Philipp Heri, Karin Kälin, Christof Schauwecker, André Wyss (14)

VET 0186/2021

Einspruch gegen die Verordnung über die Form der Zustellung in Verwaltungssachen vom 24. August 2021 (Veto Nr. 477)

Die unterzeichnenden Mitglieder des Kantonsrats erheben Einspruch gegen die Verordnung über die Form der Zustellung in Verwaltungssachen (Veto Nr. 477).

Begründung: Dass im Bereich des Steuerwesens die Zustellform A-Post Plus weiterhin verwendet werden soll, hat sich der Regierungsrat stets vorbehalten und ist hinzunehmen. Aus diesem Grund hat der Kantonsrat in § 21^{ter} Abs. 2 VRG die Möglichkeit von Ausnahmen zugelassen. Die neue Verordnung sieht nun vor, im Bereich des allgemeinen Verwaltungsverfahrens eine weitere Ausnahme einzuführen, damit in Fällen, wo die Zustellung per Einschreiben nicht möglich ist (§ 3), Verfügungen und Entscheide wiederum per A-Post Plus zugestellt werden sollen. Diese Regelung ist in zweierlei Hinsicht zu hinterfragen:

1. Gesetzmässigkeit

Gemäss § 21 Abs. 3 VRG gilt, dass, wenn die Zustellung nicht möglich ist oder eine Partei entgegen der Anweisung der Behörde kein Zustellungsdomizil in der Schweiz bezeichnet hat, die Verfügung oder der Entscheid amtlich publiziert werden kann. Das Gesetz regelt somit abschliessend, wie bei Unmöglichkeit der Zustellung zu verfahren ist, nämlich mit amtlicher Publikation und nicht mit A-Post Plus. Der Verordnungstext widerspricht diesem übergeordneten gesetzlichen Wortlaut.

2. Hinweis und Rechtsmittelbelehrung

Gemäss Vollzugsverordnung zum StG § 50 Abs. 2 und 3 (neu) ist bei Verwendung von A-Post Plus in der Rechtsmittelbelehrung darauf hinzuweisen, dass die Ablage im Briefkasten oder Postfach als Zustellung gilt. Unter Umständen muss dies im Schreiben selbst erwähnt werden. Sollte an der Regelung in § 3 der

Zustellungsverordnung festgehalten werden, so müsste dieser Schutz auch in § 3 Eingang finden, und zwar mit der gleichen Ergänzung:

² Bei der Verwendung der Zustellform A-Post Plus für Verfügungen und Entscheide ist die Rechtsmittelbelehrung mit dem Hinweis zu ergänzen, dass die Ablage im Briefkasten oder Postfach als Zustellung gilt. Ist dies nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich, ist der Hinweis in einer Beilage anzubringen.

³ Bei der Verwendung der Zustellform A-Post Plus für Mahnungen und andere amtliche Schreiben, die mit der Androhung von Rechtsnachteilen verbunden sind, ist der Hinweis im Schreiben selbst oder in einer Beilage anzubringen.

Genau dieser Schutz der Bürgerinnen und Bürger als Empfänger von hoheitlichen Anordnungen gab dem Kantonsrat Anlass zur Gesetzesrevision. Dieser Schutz muss in der Vollzugsverordnung umgesetzt werden. Bevor die Verordnung in Kraft treten kann, müssen die Bedenken über die Gesetzmässigkeit entweder berücksichtigt oder beseitigt werden und gegebenenfalls muss die Verordnung ergänzt werden, um die Verfügungsempfängerinnen und -empfänger zu schützen. Es bestehen somit zwei wohlbegründete Vorbehalte gegen den Verordnungstext.

Unterschriften: 1. Markus Spielmann, 2. Stefan Nünlist, 3. Daniel Probst, Philippe Arnet, Johanna Bartholdi, Josef Fluri, Martin Flury, Thomas Fürst, David Häner, Freddy Kreuchi, Michael Kummli, Kevin Kunz, Adrian Läng, Barbara Leibundgut, Georg Lindemann, Marco Lupi, Simon Michel, David Plüss, Stephanie Ritschard, Werner Ruchti, Martin Rufer, Beat Späti, Christian Thalmann, Urs Unterlerchner, Daniel Urech, Mark Winkler, Hansueli Wyss, Rémy Wyssmann (28)

I 0187/2021

Interpellation fraktionsübergreifend: Zukunft des Gesundheitspersonals im Kanton Solothurn

Das Gesundheitswesen steht zukünftig vor grossen Herausforderungen. Die bereits bestehenden beruflichen Herausforderungen und Problemstellungen haben sich während der Pandemie zunehmend manifestiert. Zudem wird festgestellt, dass der Personalnotstand vor allem beim Pflegepersonal auffällt. Arbeitsbelastung und Qualifikation sind wichtige Determinanten der Behandlungsqualität in Gesundheitsinstitutionen. Vom Gesundheitspersonal werden Faktoren wie Zeitdruck, Schichtarbeit, Emotionsarbeit und organisatorische Probleme genannt, die für den Stress im Pflegeberuf verantwortlich sind. Bei dem bereits bestehenden, massiven Pflegepersonalmangel verstärkt sich die Arbeitsunzufriedenheit der Mitarbeitenden des Gesundheitssystems kontinuierlich. Dies führt zu psychischen Belastungen des Gesundheitspersonals. Zudem wird der frühzeitige Berufsaustritt häufig mit der immer stärker werdenden beruflichen Überbelastung begründet. Wenn Gesundheitsfachpersonen ein überdurchschnittliches Mass an Berufsaustritten vorweisen, obwohl sie gerne in der Gesundheitsversorgung arbeiten würden, müssen Massnahmen eingeleitet werden. Die Patientensicherheit muss in Zukunft weiterhin gewährleistet bleiben. Insbesondere in Anbetracht der steten Zunahme an Multi- und Co-Morbiditäten ist dies eine zusätzliche Herausforderung in der immer komplexer werdenden Pflegesituation. Anhand der Registered Nurse Forecasting (RN4CAST)-Studie (2014) zu «Personalbesetzung, Ausbildungsniveau und Mortalität» ist festzuhalten, dass je mehr Patienten eine Pflegefachperson zu betreuen hat, umso höher liegt das Sterberisiko. Pro Patient, den eine Pflegefachperson nach einem chirurgischen Standardeingriff zusätzlich zu betreuen hat, steigt das Risiko, dass ein Patient innerhalb von 30 Tagen im Spital stirbt, um sieben Prozent. Je mehr Pflegefachpersonen mit Tertiär-Abschluss, umso niedriger das Sterberisiko. Pro zehn Prozent mehr Pflegefachpersonen mit Tertiär-Abschluss sank das Sterberisiko um sieben Prozent. Laut dem Bericht des schweizerischen Gesundheitsobservatoriums (2016) müssen bis ins Jahr 2030 somit schätzungsweise schweizweit 65'000 zusätzliche Pflegepersonen angestellt werden: 29'000 Pflegepersonen der Tertiärstufe, 20'000 Pflegepersonen der Sekundarstufe II EFZ und EBA) und 16'000 Personen ohne formale Ausbildung. Hinzu kommen zwischen 2014 und 2030 weitere 44'000 Pflegepersonen, die infolge von Pensionierungen ersetzt werden müssen. Im Jahr 2010 haben die Mitgliedstaaten der World Health Organization (WHO), darunter auch die Schweiz, einen globalen Kodex für die grenzüberschreitende Anwerbung von Gesundheitsfachkräften verabschiedet. Dieser ruft die Länder namentlich auf, ihre Abhängigkeit von im Ausland ausgebildeten Gesundheitsfachkräften einzuschränken. Ziel ist es, dass jedes Land für die Ausbildungskosten des Personals aufkommt, das es beschäftigt. Um diese Anforderungen zu erfüllen, muss der Kanton Solothurn

seinen Beitrag erfüllen, um eine qualitativ hochwertige Gesundheitsversorgung langfristig zu gewährleisten. Aus diesen Gründen wird der Regierungsrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierung das Problem des aktuellen und des zukünftigen Personalmangels sowie des dringlichen Nachwuchsbedarfs im Gesundheitswesen bewusst? Welche Handlungsstrategien und Massnahmen gedenkt er hierzu zu entwickeln? Welche zukünftigen Herausforderungen sind zu erwarten? Wie wird der Kanton beim herrschenden Personalmangel die Patientensicherheit gewährleisten?
2. Wie schätzt die Regierung die Gesundheitsversorgung bis ins Jahr 2030 ein, und hat der Kanton Solothurn eine Strategie, um eine nachhaltige Gesundheitsversorgung bis ins Jahr 2030 zu gewährleisten? Wie wird die Gesundheitsversorgung sichergestellt?
3. Wie erklärt sich der Kanton den erheblichen Abgang des Gesundheitspersonals in den Gesundheitsinstitutionen im Kanton Solothurn, sowie die kurze Verweildauer im Beruf?
4. Welche Massnahmen wurden bereits getroffen, um dem erhöhten Abgang des Gesundheitspersonals aus dem Beruf entgegenzusteuern und die Arbeitsbedingungen zu verbessern?
5. Wird bereits ein Verfahren zur Ermittlung des Personalbedarfs oder der Festlegung der Personalrichtwerte eingesetzt?
6. Die WHO arbeitet zurzeit an einer globalen Strategie über die personellen Ressourcen für die Gesundheit bis ins Jahr 2030. Wie beabsichtigt der Kanton Solothurn seinen Beitrag dazu zu leisten, um dem drohenden Personalmangel entgegenzusteuern?
7. Welche Herausforderungen zeigen sich in der Planung und Umsetzung, und wo werden bei den Interventionen die Prioritäten gelegt?
8. Wie wird die nachhaltige Entwicklung im Ausbildungsbereich forciert?
9. Welche Strategie wird der Kanton Solothurn verfolgen, um das Personal und die Gesundheitsinstitutionen zu stärken und den Pflegeberuf attraktiver zu gestalten, so dass zukünftig auf Care Migranten und Personal aus dem Ausland verzichtet werden kann?
10. Welche Schritte sind notwendig, um das Gesundheitswesen nachhaltig zu stärken, das eigene Personal zu fördern und zu schützen, damit sich die Berufsaustritte reduzieren?

Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Farah Romy, 2. Urs Unterlerchner, 3. Nadine Vögeli, Markus Ammann, Matthias Andregg, Richard Aschberger, Remo Bill, Corina Bolliger, Matthias Borner, Simon Esslinger, Heinz Flück, Silvia Fröhlicher, Walter Gurtner, Urs Huber, Stefan Hug, Hardy Jäggi, Karin Kälin, Barbara Leibundgut, Franziska Rohner, Philippe Ruf, Christof Schauwecker, Mathias Stricker, Daniel Urech, Marianne Wyss, Nicole Wyss, Barbara Wyss Flück (26)

Schluss der Sitzung um 12:00 Uhr