

7. Sitzung

Mittwoch, 6. Mai 2026, 08:30
Solothurn, Kantonsratssaal

Vorsitz: Myriam Frey Schär, GRÜNE, Präsidentin

Redaktion: Beatrice Steinbrunner, Parlamentsdienste

Anwesend sind 95 Mitglieder. Abwesend mit Entschuldigung: Rea Eng-Meister, Freddy Kreuchi, Daniel Nützi, David Plüss, Christian Thalmann

DG 0079/2026

Begrüssung und Mitteilungen der Kantonsratspräsidentin der 7. Sitzung

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Guten Morgen und willkommen zum zweiten Sitzungstag der Mai-Session. Wir beginnen mit einem Hinweis von Kantonsrat Werner Ruchti, der uns etwas zum FC Kantonsrat erzählen möchte.

Werner Ruchti (SVP). Dieses Mal mache ich es ganz kurz. Der heutige Stand der Spendenaktion beträgt 380 Franken. Ich danke für die bisher eingegangenen Spenden. Abrechnen werde ich morgen. Es wäre also möglich, heute noch etwas zu spenden. Sie können mir das mitteilen oder mir auch einen Betrag twinten. Weiter haben wir zwei Einladungen. Am 16. Juni 2026 werden wir in Oberwil im Kanton Basel-Landschaft spielen. Am 22. August 2026 haben wir das Turnier im Kanton Thurgau, das parlamentarische Fussballturnier. Diese zwei E-Mails werden Sie morgen oder übermorgen erhalten.

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Zum Organisatorischen kann ich sagen, dass das Sitzungsende wegen den Fraktionsausflügen heute bereits um 12.00 Uhr ist. Wie immer gibt im Vorzimmer den RIS-Support durch Svenja Hofer, und zwar regulär von 8.00 Uhr bis 9.30 Uhr und von 11.00 Uhr bis 12.00 Uhr oder zu anderen Zeiten auf Anfrage und Voranmeldung. An der Tagesordnung gibt es nichts zu bereinigen. Wir können in diesem Fall gleich mit dem ersten Geschäft loslegen.

RG 0283/2025

1. Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer 2. Änderung des Gebührentarifs

Es liegen vor:

- a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrats vom 16. Dezember 2026 (siehe Beilage).

- b) Änderungsantrag der Justizkommission vom 12. März 2026 zum Beschlussesentwurf 1 des Regierungsrats:

Beschlussesentwurf 1, Ziffer I.

§ 8 Absatz 1 soll neu lauten:

¹ Die Motorfahrzeugsteuer für Halter oder Halterinnen mit einer Mobilitätsbehinderung kann auf Gesuch hin reduziert oder erlassen werden.

§ 26 Absatz 3 soll neu lauten:

³ Der Regierungsrat regelt die Ausnahmen und Einzelheiten in einer Verordnung.

- c) Änderungsantrag der Finanzkommission vom 1. April 2026 zum Beschlussesentwurf 1 des Regierungsrats:

Beschlussesentwurf 1, Ziffer I.

§ 3 Absatz 3 soll neu lauten:

³ Der Kantonsrat erhöht die Steuersätze, sobald sie zur Deckung der Verwendungszwecke nicht mehr ausreichen oder wenn eine Überdeckung vorliegt.

§ 4 Absatz 1 soll neu lauten:

¹ Der Regierungsrat passt die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer durch Verordnung der Teuerung an, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) um 3.0 Prozentpunkte verändert.

§ 18 Absatz 2 Buchstabe a soll neu lauten:

² Die Steuer beträgt für

a) leichte Motorwagen, pro kg 0.3 Franken

- d) Zustimmende Stellungnahme des Regierungsrats vom 21. April 2026 zum Änderungsantrag der Justizkommission.

- e) Präzisierende Stellungnahme des Regierungsrats vom 21. April 2026 zum Änderungsantrag der Finanzkommission zu § 3 Absatz 3:

Der Kantonsrat erhöht die Steuersätze, sobald sie zur Deckung der Verwendungszwecke nicht mehr ausreichen, oder er senkt sie, wenn eine Überdeckung vorliegt.

- f) Änderungsantrag der Redaktionskommission vom 27. April 2026 zum Beschlussesentwurf 2 des Regierungsrats:

Beschlussesentwurf 2:

I.

§ 73^{quater} Absatz 3 soll lauten:

³ Online-Verschiebungen von Prüfungsterminen sind kostenlos.

§ 73^{quinquies} Absatz 4 soll lauten:

⁴ Online-Verschiebungen von Prüfungsterminen sind kostenlos.

§ 73^{novies} Absatz 1 Buchstabe c soll lauten:

c) Immatrikulationssperre 30

Eintretensfrage

Denise Bürgi (FDP), Sprecherin der Justizkommission. Die Kommission hat die Vorlage in zwei Lesungen eingehend geprüft. Der Regierungsrat will die Motorfahrzeugsteuer einfacher und transparenter ausgestalten, die Steuererträge insgesamt stabil halten und neu auch Elektrofahrzeuge in die ordentliche Besteuerung einbeziehen. Eine Mehrheit der Kommission erachtet das System als bewusst einfach gehalten. Die Bemessungsgrundlagen sind Gewicht und Leistung ohne zusätzlich komplizierte Unterteilung nach Treibstoffart oder detaillierten CO₂-Stufen. Damit bleibt die Steuer für die Bevölkerung und für die Verwaltung verständlich und administrativ bewältigbar. Kontrovers diskutiert wurde die Ökolo-

gisierung. Eine Minderheit hat zusätzlich einen CO₂-basierten Boni verlangt, insbesondere für sehr effiziente Plug-in-Hybride und eine Übergangvergünstigung für emissionsfreie Fahrzeuge. Die Kommissionmehrheit hat das abgelehnt. Hohe Leistung und hohes Gewicht werden bereits heute deutlich stärker besteuert. Kleine und leichte Fahrzeuge werden tiefer besteuert. Das bildet typischerweise auch den CO₂-Ausstoss ab. Ein explizites CO₂-Modell würde das System wegen unterschiedlichen Messverfahren und laufenden Anpassungen an die Bundeszielwerte verkomplizieren. Ebenfalls intensiv diskutiert wurde die Auswirkung auf Familien- und Gewerbefahrzeuge. Der Antrag zur generellen Senkung des Leistungssatzes, um grosse Familien und Handwerkfahrzeuge zu entlasten, hätte die grösste Fahrzeugkategorie umfassend begünstigt und zu geschätzten Mindererträgen von bis zu 10 Millionen Franken, also von bis 15 %, geführt. Bei einzelnen Fahrzeugen hingegen wäre die Entlastung relativ gering gewesen. Die Kommission hat auch diesen Antrag klar verworfen. Zwei Punkte hat die Kommission gezielt angepasst. Erstens beantragen wir, § 8 Absatz 1 wie folgt zu verfassen: «Die Motorfahrzeugsteuern für Halter und Halterinnen mit einer Mobilitätsbehinderung können auf Gesuch hin reduziert oder erlassen werden.» Damit wird sichergestellt, dass in begründeten Fällen eine vollständige Entlastung möglich bleibt. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen. Zweitens soll § 26 Absatz 3 neu lauten «Der Regierungsrat regelt Ausnahmen und Einzelheiten in einer Verordnung.» Damit geben wir dem Regierungsrat den klaren Auftrag, die Übertragbarkeit von Kontrollschildern, insbesondere für begehrte Nummern, verordnungsrechtlich so zu regeln, dass Missbrauch und Schwarzmarkt verhindert werden. In der Schlussabstimmung hat die Justizkommission den Beschlussesentwurf 1 inklusive den beiden Änderungen mit 8:2 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen. Der Beschlussesentwurf 2 zum Gebühren-tarif wurde mit 10:1 Stimmen angenommen.

Markus Boss (FDP), Sprecher der Finanzkommission. Nachdem die Justizkommission die beiden Vorlagen betreffend der Totalrevision dieses Gesetzes beraten hat, hat die Finanzkommission die beiden Beschlussesentwürfe an der Sitzung vom 1. April 2024 behandelt. Zu Beginn wurden wir von Regierungsrätin Sandra Kolly über die Entstehung dieses Gesetzes, über das Ziel und über die erwarteten Auswirkungen der Vorlage orientiert. Die Diskussion, die in der Finanzkommission stattgefunden hat, kann ich wie folgt zusammenfassen: Die Mitglieder haben die umfassende und sorgfältige Erarbeitung der Vorlage und die ausführlichen Informationen gelobt. Rasch wurde klar, dass die beiden Beschlussesentwürfe von der Finanzkommission grundsätzlich gutgeheissen werden. Unbestritten ist nämlich, dass eine Totalrevision aufgrund des veralteten Gesetzes und der technologischen Entwicklung zwingend nötig ist. Ein Zuwarten oder sogar eine Ablehnung wäre auch deshalb nicht sinnvoll, weil die Berechnungen zeigen, dass die nötigen Steuererträge ohne die Revision in Zukunft nicht mehr gesichert wären. Die zentrale Änderung im Vergleich zu heute ist, dass in Zukunft auch die E-Fahrzeuge besteuert werden. Die Finanzkommission findet es gut, dass dem so ist, weil auch die E-Fahrzeuge die Infrastruktur nutzen. Die Berechnungssystematik, die im Gesetz vorgesehen ist und auf Gewicht und Leistung basiert - bei den E-Fahrzeugen nur auf dem Gewicht - haben wir als einfach, nachvollziehbar und transparent beurteilt. Es war uns aber auch klar, dass es mit der Einführung dieses Gesetzes Gewinner und Verlierer geben wird. Für einzelne Kategorien, sprich auch für einzelne Fahrzeuge, werden die Steuern leicht höher sein als heute, beispielsweise für die E-Fahrzeuge, denn diese werden heute nicht besteuert. Für viele Fahrzeuge werden die Steuern aber tiefer sein. Wenn wir das Gesetz annehmen, werden die Einnahmen gesamthaft nur marginal höher ausfallen, obwohl neu auch die Elektroautos besteuert werden. Das heisst, dass die Steuer auch bei vielen Autos günstiger wird. Ich komme nun zu den Änderungsanträgen, die die Finanzkommission besprochen hat. Zum Beschlussesentwurf 1 wurden vier Änderungsanträge gestellt. In der Vorlage ist uns in § 3 Absatz 3 aufgefallen, dass wir als Kantonsräte bei einer Unterdeckung die Steuersätze zwar erhöhen können, was gut ist. Bei einer eventuellen Unterdeckung war aber keine Reduktion vorgesehen. Diese Senkungsmöglichkeit wollten wir ebenfalls schaffen und diese Anpassung wurde in der Finanzkommission mit 14:0 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen. Dazu gibt es eine sprachliche Schärfung durch den Regierungsrat. Das haben Sie gesehen. Mit dieser Schärfung ist der Regierungsrat mit dem Antrag einverstanden. Konkret kann der Kantonsrat jetzt neu die Steuersätze auch senken, wenn eine Überdeckung vorliegt. Die neue Formulierung entspricht genau der Absicht der Finanzkommission. Zweitens ist in § 4 Absatz 1 vorgesehen, dass der Regierungsrat die Steuern durch die Verordnung anpassen kann, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) um 1,5 % verändert. In der Finanzkommission wurde zuerst beantragt, die 1,5 % auf 5 % zu erhöhen. Der Antrag wurde später zugunsten eines Kompromisses auf 3 % reduziert. Die Begründung für die Verdoppelung des Wertes von 1,5 % auf 3 % ist die Entwicklung des LIK in der Vergangenheit. Bei 1,5 % hätte der Regierungsrat die Steuern aus Sicht der Finanzkommission viel zu häufig anpassen müssen. Seit dem Jahr 2020 ist der Landesindex der Konsumentenpreise um 7 % angestiegen. Der Kompromissvorschlag von 3 % hat bei der Finanzkommission mit 14:0 Stimmen bei einer Enthaltung eine klare

Mehrheit gefunden. Der Regierungsrat ist mit diesem Vorschlag der Änderung ebenfalls einverstanden. Drittens wurde ein weiterer Antrag für eine Anpassung von § 16 gestellt. Dort soll ein neuer Absatz eingefügt werden, der stipuliert, dass die Steuer für die E-Fahrzeuge im ersten Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes um 50 % reduziert werden soll, im zweiten Jahr um 40 % und in jedem weiteren Jahr um 10 %, bis es auf null ist. Dieser Antrag wurde von der Finanzkommission mit 13:2 Stimmen bei keiner Enthaltung deutlich abgelehnt. Als Begründung wurde angefügt, dass für den Kauf eines E-Fahrzeugs andere Faktoren als die Steuern relevant seien. Ein Haupthindernis sei heute die teilweise fehlende Ladeinfrastruktur. Als vierter und letzter Punkt wurde beantragt, in § 18 Absatz 2 den Buchstaben a zu ändern. Darin ist die Steuer für leichte Motorwagen definiert, und zwar mit 33 Rappen pro Kilogramm Nutzlast. Die Steuer soll auf 30 Rappen reduziert werden. Die Begründung dafür ist, dass es bei dieser Kategorie vor allem um Lieferwagen und um leichte Transportfahrzeuge geht. Diese würden teilweise 10 % bis sogar 20 % mehr Steuern zahlen als heute. Die Lieferwagen werden primär durch das Gewerbe genutzt. Sie fahren tagsüber relativ wenig und belasten die Strassen unterdurchschnittlich. Zudem wurde diese Forderung vom Gewerbeverband gestellt und dem könnte man so entgegenkommen. Die Mindereinnahmen, die sich durch die Reduktion von 33 Rappen auf 30 Rappen ergeben haben, belaufen sich auf 400'000 Franken pro Jahr. Dieser Antrag wurde mit 12:0 Stimmen bei drei Enthaltungen angenommen. Der Regierungsrat ist mit dieser Anpassung ebenfalls einverstanden. Die beiden Änderungsanträge der Justizkommission wurden ebenfalls angenommen. Sie wurden in der Finanzkommission einstimmig gutgeheissen. Enthaltungen gab es keine. Der Beschlussesentwurf war ebenfalls unbestritten. In der Schlussabstimmung wurde dem Beschlussesentwurf 1 mit den erwähnten Änderungen wie auch dem Beschlussesentwurf 2 einstimmig zugestimmt. Enthaltungen gab es keine. Die Finanzkommission beantragt dem Rat die Zustimmung zu beiden Beschlussesentwürfen.

Patrick Friker (Die Mitte). Die Einführung einer Besteuerung für die Elektrofahrzeuge ist für uns unbestritten und notwendig, und zwar jetzt. Der Antrag der Fraktion GRÜNE scheint uns eine Zwängerei zu sein. Das Parlament hat sich bereits in der Vergangenheit klar geäussert, dass eine Besteuerung der Elektrofahrzeuge eingeführt werden soll. Aus diesem Grund werden wir den Antrag einstimmig ablehnen. Eine spezielle staatliche Förderung ist nicht mehr zeitgemäss. Die Kaufpreise für Elektrofahrzeuge sind in den letzten Jahren gesunken und sie werden weiter sinken. Die Mitte Fraktion. Die Mitte - EVP sieht die grösste Hemmschwelle für den Kauf eines Elektrofahrzeugs bei der fehlenden Ladeinfrastruktur und nicht bei der Motorfahrzeugsteuer. Hier müssen wir uns aber bewusst sein, dass es primär an der Netzinfrastruktur liegt. Die Energieversorger sind da stetig dran und auch entsprechend unter Druck, dass die Netze ausgebaut werden, nicht nur wegen der Ladestationen, sondern auch wegen der Photovoltaikanlagen. Die Vorlage ist keine Steuererhöhung. Gesamthaft bleiben die Einnahmen in etwa unverändert. Die Gesetzesrevision ist aus unserer Sicht dringend notwendig, wirtschaftsfreundlich und fair. Die Mitte-Fraktion. Die Mitte – EVP stimmt dieser Gesetzesrevision einstimmig zu.

Christof Schauwecker (GRÜNE). Die vorliegende Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und die Schiffssteuer hat in der Fraktion GRÜNE viel und kontrovers zu diskutieren gegeben, insbesondere weil mit dieser Vorlage der erheblich erklärte Auftrag der Fraktion GRÜNE «Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer» umgesetzt werden soll. Wir stellen fest, dass die neue Berechnungsgrundlage mit einer Mischrechnung aus Gewicht und Energieverbrauch zeitgemässer und sachgerechter ist als der Hubraum. Weiter stellen wir fest, dass die Berechnungsmethode zwar durchaus dazu führen wird, dass grössere, verbrauchsintensivere Fahrzeuge mehr besteuert werden als kleinere und sparsamere Modelle. Der steuerliche Unterschied ist aus unserer Sicht jedoch äusserst bescheiden. Er ist so bescheiden, dass es sich unter Berücksichtigung der Preiselastizität - das hat mir Roberto Conti damals beigebracht - langfristig nicht zu einer ökologischeren Fahrzeugflotte in unserem Kanton führen wird. Wir Grünen würden als Berechnungsgrundlage direkt klima- und umweltrelevante Parameter nehmen, beispielsweise den effektiven CO₂-Ausstoss. Gleichzeitig wird die momentane Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen wegfallen. Das war die ultimative steuerliche Begünstigung. Mehr konnte man Elektrofahrzeuge über die Motorfahrzeugsteuer nicht begünstigen. Beachtet man die beiden Punkte, fällt unser Fazit zur Umsetzung unseres Auftrags mit dieser Vorlage klar aus: ungenügend. Wir haben uns daher überlegt, die Vorlage mittels Rückweisungsantrag zurück an den Absender zu schicken. Wir haben uns allerdings dagegen entschieden und wir treten auf die Vorlage ein. Wir nehmen wahr, dass die Verkäufe von Elektrofahrzeugen auch bei uns im Kanton Solothurn gestiegen sind. Wir finden es zwar durchaus richtig, dass sich Elektrofahrzeuge mit der Motorfahrzeugsteuer angemessen an den allgemeinen Strassenkosten beteiligen. Denn auch Elektrofahrzeuge beanspruchen die Strassen, genauso wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Wir finden es insbesondere in der heutigen Zeit dennoch ein falsches Signal, das wir als Politik aussenden. Deshalb haben wir den Antrag zur übergangsmässigen Steuerbefreiung von

Elektrofahrzeugen eingereicht. In der Detailberatung werden wir unsere Argumente dann noch weiter ausführen. Die weiteren zur Debatte stehenden Anträge der Finanzkommission lehnen wir ab und dem Antrag der Justizkommission stimmen wir zu. Abhängig vom Ausgang der Detailberatung werden wir der Vorlage in der Schlussabstimmung grossmehrheitlich nicht zustimmen.

Urs Huber (SP). Die Fraktion SP/Junge SP unterstützt diese Vorlage grundsätzlich. Das bisherige Gesetz hat meinen eigenen Jahrgang 1961. Auch wenn ich mich manchmal sehr jung-dynamisch fühle, ist das schon ziemlich alt. Hinzu kommt, dass gerade der Motorfahrzeugbereich ein technischer Bereich ist. Was in den 1960er-Jahren als Messgrösse sinnvoll war, ist logischerweise fast überholt und muss angepasst werden. Unsere grundsätzliche Unterstützung hat leider gar nichts damit zu tun, dass wir jetzt total euphorisch wären. Aber es hat schon so viele gescheiterte Anläufe für ein modernes System gegeben, dass man hier durchaus mit dabei sein kann. So denke ich, dass es dem Regierungsrat sehr wichtig war, dass man den Sprung in die neue Zeit geschafft. Es war auch absehbar, dass dabei mögliche Ecken und Kanten abgeschliffen werden. Ein überwiesener Auftrag aus dem Kantonsrat wollte eine stärkere Berücksichtigung des Umweltfaktors. Aus unserer Sicht hätte die Vorlage diesbezüglich weiter gehen können. Der einzige eindeutige umweltfreundliche Effekt wird bei dieser Revision sogar noch abgeschafft. E-Autos sind betreffend CO₂ und Energieeffizienz klar besser unterwegs. Dass die Steuerbefreiung von E-Autos wegfällt, hat zwar eine Logik. Es ist aber fraglich, ob diese nicht auch ein wenig später hätte vorgenommen werden können. Der eine Vorstoss wird sofort umgesetzt, der andere - der umweltfreundlichere - ist ein mittelmässiger Kompromiss. Deshalb werden viele in unserer Fraktion den Antrag der Fraktion GRÜNE unterstützen, auch wenn dieser eine ziemlich lange Übergangsfrist vorsieht. Eigentlich ist es eine Vorlage, bei der alle mittelmässig zufrieden oder unzufrieden sind. Nach der Vernehmlassung wurde der Schwerverkehr ein wenig entlastet und nach der Finanzkommission werden jetzt die schweren Autos noch entlastet. So ist das Ganze doch ein wenig einseitig. Übrigens wurde an anderer Stelle, in einer anderen Kommission, immer von Familienautos gesprochen. Wir haben darüber diskutiert, was genau ein Familienauto ist. Ich habe mir nach der Sitzung gedacht, dass die Familien bei uns ja immer grösser werden. Das ist klar (*Heiterkeit im Saal*). Man weiss, dass die Kinderzahlen sinken. Dieses Argument ist also nicht nachvollziehbar. Die Unterstützung des Gewerbes, also der Antrag der Finanzkommission, bedeutet zwar tiefere Einnahmen in der Höhe von 400'000 Franken. Aber gemäss meiner Berechnung entlastet das diese Autokategorie gerade mal um etwa den Preis der Autobahnvignette. Auf dieser Seite scheint man also ein Zeichen setzen zu können. Die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer dienen nicht nur dem Bau von neuen Projekten. Viel Geld braucht es auch im Strassenunterhalt, also für die Arbeit meiner Wegmacherkollegen. Aus einem aktuell traurigen Anlass möchte ich die Autofahrenden bitten, Verständnis zu haben, wenn meine in Orange gekleideten Kollegen im Weg stehen. Warum erwähne ich das? Gerade letzte Woche wurde ein Kollege im Schwarzbubenland von einem Auto mit 60 Stundenkilometern voll erwischt und durch die Luft geschleudert. Er ist inzwischen aus dem Koma erwacht und wir hoffen, dass es ihm wieder einigermassen gut gehen wird. Die Änderungen der Gebühren sind nachvollziehbar. Aufwand und Gebühren sind wieder stimmig. Zum Schluss komme ich noch einmal zum Thema E-Autos. Wir sind noch nirgends. In der Zeitung konnte man am 26. März 2026 lesen: «Dänemark lädt, die Schweiz tankt». Am Anfang des Jahres waren in Dänemark 94,4 % der privaten Autokäufe E-Autos. Dem Text konnte man entnehmen, dass eine Steuerreform den Boom ausgelöst hat. Allerdings ist der Unterschied in Bezug auf das Profitieren ein ganz anderer. Norwegen hat schon länger praktisch vollständig auf E-Autos umgestellt. Dass es bei uns noch nicht so ist, kommt auch daher, dass es immer noch Personen gibt, die mit ganz vielen Social Media-Beiträgen - im deutschsprachigen Raum meist mit AfD-Hintergrund, das heisst mit meistens bezahlten und mit Fake-Accounts des Ölförderers Russlands hergestellt - ein schlechtes Image der E-Autos verbreiten. Der Kanton Solothurn ist ebenfalls noch nicht sehr weit. Aber für einmal sind wir in einer Rangliste über dem Schweizer Durchschnitt. Da kann man sich fragen, warum das so ist. Es gibt die vier Punkte Kaufkraft, Ladeinfrastruktur, Steuerbefreiung und Unternehmensdichte. Eigentlich spricht nur einer dieser vier Punkte dafür, dass der Kanton Solothurn ein wenig weiter vorne ist und das ist die Steuerbefreiung. Ich war als Verbands- und Parteivertreter Mitglied einer vorberatenden Kommission. Am Schluss waren alle der Meinung, dass der Systemwechsel gut ist. Ich habe realisiert, dass Verschiebungen bei unseren Motorfahrzeugen viel zu marginal sind, um irgendwelche Steuerungseffekte erzielen zu können. Beim Kauf spielen leider andere Effekte eine grössere Rolle. Zudem können die Leute ihre Kosten im Leasingzeitalter auch noch ganz praktisch verdrängen. Nur eine vollständige Steuerbefreiung kommt in der Hirnzentrale als Argument noch an. Null oder etwas ist ein Unterschied zwischen zehn und elf. In Bezug auf die Änderungsanträge unterstützen wir bei der Differenz der Anträge der Justizkommission und der Finanzkommission den Antrag der Justizkommission.

Werner Ruchti (SVP). Wir danken Denise Bürgi, der Sprecherin der Justizkommission und Markus Boss, dem Sprecher der Finanzkommission, für ihre Ausführungen. Auch danken wir Regierungsrätin Sandra Kolly, dem Amtschef Kenneth Lützel Schwab und seinem Team ausdrücklich für die jahrelange, seriöse Arbeit an diesem Projekt. Seit dem Projektstart im Jahr 2022 wurde ein breit abgestützter Prozess geführt, mit der Begleitgruppe aus allen Fraktionen, den Verkehrsverbänden und dem Gewerbe. Diese Arbeit verdient Anerkennung - merci beaucoup. Wir haben uns bereits in der Begleitgruppe und in der Kommissionsarbeit hart, aber fair für unsere Linien eingesetzt. Unsere Bedingungen wurden erfüllt: keine generelle Steuererhöhung - das war die rote Linie - und keine Bestrafung von Verbrennungsmotoren zugunsten von subventionierten Elektrofahrzeugen. Elektrofahrzeuge tragen endlich an die Strasseninfrastruktur und den Unterhalt bei. Eine tragbare Belastung für das Gewerbe und die Strassenfinanzierung bleiben gesichert. Bei den Bemessungsgrundlagen mit den CO₂-Werten wurde klar gezeigt, dass sie sehr schwierig zu definieren und für den Bürger kaum nachvollziehbar sind. Dagegen sind Leistung und Gewicht zuverlässig und für alle überprüfbar. Wir stehen hinter den Änderungsanträgen der Finanzkommission, der Justizkommission und der Redaktionskommission. Zur Stimmfreigabe: Seien wir ehrlich, in der Detailberatung haben sich nur minimale Abweichungen von unseren ursprünglichen Vorstellungen ergeben. Sie betreffen nicht den Kern der Vorlage. Sie führen aber dazu, dass wir in der Schlussabstimmung Stimmfreigabe erteilen. Jedes Fraktionsmitglied soll nach eigenem Ermessen entscheiden können. Wir betonen aber, dass die Grundstossrichtung der Vorlage stimmt und wir erwarten, dass eine deutliche Mehrheit unserer Fraktion der Vorlage zustimmen wird. Zum Antrag der Fraktion GRÜNE: Diesen lehnen wir geschlossen ab, nicht aus Prinzip, sondern aus Überzeugung. Dafür gibt es fünf Gründe. Erstens sind die Elektrofahrzeuge im Kanton Solothurn seit dem Jahr 1990 steuerbefreit. Das sind 36 Jahre. Damit sind wir schweizweit der einzige Kanton. Die Kantone Zürich, Bern und Aargau haben die Steuerbefreiung abgeschafft. Das für fünf weitere Jahre weiterzuführen, ist schlicht nicht mehr zeitgemäss. Zweitens sind es die Zahlen. Mark Winkler hat das im Jahr 2021 festgehalten und der Rat hat zugestimmt. Ohne Revision sinken die Einnahmen auf 63,4 Millionen Franken im Jahr 2030 und im Jahr 2040 auf 47,7 Millionen Franken, sogar auf 30,6 Millionen Franken im Jahr 2050. Das sind noch 46 % der heutigen Einnahmen. Das sind fünf weitere Jahre. Nichts dagegen zu tun, ist nicht verantwortungsvoll. Der dritte Grund ist die soziale Realität. Wer ein E-Auto für 60'000 Franken bis 100'000 Franken kauft, muss nicht jeden Franken umdrehen. Aber sollen diese Leute gratis auf unseren Strassen fahren, während die Handwerker im Diesel-Lieferwagen brav Steuern zahlen? Das ist eine Umverteilung von unten nach oben und das können wir nicht mittragen. Viertens steht im Auftrag der Fraktion GRÜNE aus dem Jahr 2019 geschrieben, dass von einer vollständigen Befreiung abzusehen sei, da auch CO₂-freie Fahrzeuge die Strasseninfrastruktur nutzen. Heute wird das Gegenteil gefordert. Diesen Widerspruch stellen wir fest, kommentieren ihn aber nicht weiter. Fünftens wurde der Kompromiss in vier Jahren von allen Seiten seriös erarbeitet. Wer ihn jetzt aufschnürt, riskiert ihn. Das soll sich jeder gut überlegen. Unser Fazit ist, dass das Gesetz gut ist. Es ist nicht perfekt, aber fair. Es ist fair für die Autofahrer in Olten, für die Garagisten in Grenchen und für die Pendler in Dornach. Es wurde sauber erarbeitet und wir tragen es mit. Nehmen Sie den Antrag der Finanzkommission, der Justizkommission und der Redaktionskommission an und lehnen Sie den Antrag der Grünen klar ab. Damit geben Sie dem Kanton Solothurn ein Gesetz für die nächsten 20 Jahre.

Thomas Fürst (FDP). Ich freue mich darauf, als Elektroautofahrer in Zukunft endlich auch die Motorfahrzeugsteuer zahlen zu müssen. Als Liberaler dürfte ich kaum im Verdacht stehen, für unverhältnismässige oder gar unnötige Steuern zu sein. Aber dort, wo die Steuern zum Funktionieren unseres Staates und unserer Gesellschaft zu Recht erhoben werden, sollen sie auch auf nachvollziehbaren und sinnvollen Kriterien basieren. Autos brauchen Strassen und verursachen Emissionen. Das revidierte Motorfahrzeuggesetz berücksichtigt grundsätzlich genau diese beiden wesentlichen Aspekte, indem es einerseits das Gewicht und damit die Beanspruchung der Strasseninfrastruktur und andererseits die Leistung besteuert, die bei Verbrennungsmotoren stark mit dem Ausstoss von schädlichen Emissionen korreliert. Angesichts der Komplexität der Realität wären wohl auch andere Lösungen denkbar. Die jetzt vorliegende Lösung wird dem schwierigen Spannungsfeld aus Einzelfallgerechtigkeit und Präzision einerseits und Verständlichkeit und Machbarkeit andererseits durchaus gerecht. Konsequenterweise wird bei den Elektrofahrzeugen zukünftig zwar sehr wohl das Gewicht, nicht aber die Leistung besteuert. Das bewirkt schlussendlich nach wie vor einen sachgerechten und angemessenen Lenkungseffekt zugunsten der Elektromobilität. Aber Elektrofahrzeuge auch zukünftig gar nicht zu besteuern, sei es auch nur für ein paar weitere Jahre, wäre schlicht nicht sachgerecht und willkürlich. Die Elektrofahrzeuge brauchen die Strassen bereits heute. Also sollen die Halter und Halterinnen sie auch mitfinanzieren. Die Elektromobilität wird sich durchsetzen, nicht wegen einer unsachgemässen staatlichen Privilegierung, sondern wegen den Marktkräften. Elektrofahrzeuge sind günstiger im Unterhalt, aufgrund der rasanten techno-

logischen Entwicklungen sinken die Anschaffungskosten nach wie vor, die Ladeinfrastruktur wird kontinuierlich ausgebaut und mittel- bis langfristig werden auch die Preise von fossilen Treibstoffen gegenüber den Strompreisen immer unattraktiver. Elektrofahrzeuge weiterhin ohne sachliche Gründe zu privilegieren, verursacht nur unnötige Mitnahmeeffekte und ist folglich, ökonomisch gesagt, ineffizient. Die grosse liberale Fraktion wird der Vorlage samt den Kommissionsanträgen einstimmig zustimmen und den Antrag der Fraktion GRÜNE ablehnen, und das, obwohl wir offenbar im Gegensatz zur Fraktion SVP immer Stimmfreigabe pflegen. Aber das ist wohl einfach das Wesen von uns Liberalen.

Thomas Lüthi (glp). Ich möchte aus Sicht der GLP etwas zu dieser Vorlage sagen. Für die GLP ist klar, dass die Besteuerung von Elektromobilität nicht nur richtig, sondern auch notwendig ist, so wie sie hier vorgesehen ist. Sie ist kein Widerspruch zur gewollten Dekarbonisierung des Motorisierten Individualverkehrs. Dabei ist entscheidend, dass wir weiterhin von einer moderaten Besteuerung sprechen. Elektrofahrzeuge werden auch zukünftig deutlich tiefer belastet als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. In der Botschaft sind drei viel verkaufte Elektroautos mit der geplanten Steuerbelastung aufgeführt. Als Grundlage dienen die 10 Rappen pro Kilogramm Gesamtgewicht. Wer ernsthaft denkt, dass sich jemand keinen VW ID.3 kauft, weil er zukünftig 228 Franken pro Jahr an die Finanzierung der Strasseninfrastruktur zahlen muss, liegt falsch. Oder er weiss einfach nicht, wie Autokunden oder wie Kunden beim Konsumentscheid generell funktionieren. Studien zeigen sehr genau, dass solche Anreize wenig Wirkung erzielen. Wenn man starke finanzielle Anreize schaffen will, muss man direkt beim Kauf mit Prämien oder Rabatten arbeiten, so wie das Deutschland oder andere nordische Länder machen oder gemacht haben. Diese Anreize sind direkt beim Kaufentscheid angesiedelt und wirken damit viel stärker als irgendeine Steuerrechnung, die Monate nach dem Kaufentscheid irgendwann noch ins Haus flattert. Das Zweite, das wirkt, ist neben dem breiten Angebot ein einfacher Zugang zu privater Ladeinfrastruktur. Das habe ich bereits erwähnt, als wir den Vorstoss der Fraktion GRÜNE zur Nachbearbeitung des gescheiterten Energiegesetzes beraten haben. Wir müssen dafür sorgen, dass das Recht auf Laden für Mieter und Stockwerkeigentümer kommt. Die überwiesene Motion von Nationalrat Jürg Grossen bildet eine Grundlage dafür und wir sind gespannt auf die Vorlage aus Bundesbern. Der Antrag der Fraktion GRÜNE, das Kernelement der Revision, nämlich die Besteuerung von Elektromobilität um fünf Jahre zu verschieben, ist grotesk. Wir würden viel Geld in nutzlose Mitnahmeeffekte verlocken. Lieber oberster Velofahrer des Kantons, lieber Christof Schauwecker, es kann doch nicht euer ernsthafter Wille sein, einen zweieinhalb Tonnen schweren Tesla weiterhin gleich steuerbefreit fahren zu lassen wie die noch viel umweltfreundlichere Velomobilität. Was wir hier machen, ist Fairness schaffen und gleichzeitig die langfristige Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur sicherstellen. Das ist vernünftig und ökologisch ausgewogen. Genau deshalb unterstützt die GLP diese Vorlage, natürlich mit Stimmfreigabe und trotzdem einstimmig.

Remo Bill (SP). Ich danke dem Regierungsrat für die sorgfältig erarbeitete Vorlage. Diese habe ich bereits in der Finanzkommission vertreten. Ein Auslöser für die Totalrevision der Motorfahrzeug- und Schifffahrtssteuer war sicher auch die vorgesehene Besteuerung der Elektrofahrzeuge. Der Anteil der E-Fahrzeuge liegt im Kanton Solothurn über alle Fahrzeugkategorien gesehen bei 5 %. Die Tendenz ist steigend. Wenn in Zukunft die Mehrzahl der Fahrzeuge elektrisch angetrieben wird, müssen die genutzten Strassen auch mit Einnahmen der Motorfahrzeugsteuer unterhalten werden können. Elektrofahrzeuge wie beispielsweise der Tesla Y oder der Mercedes GLC mit 1,9 Tonnen Leergewicht - um nur zwei E-Fahrzeuge in der oberen Preisklasse zu erwähnen - tragen unter anderem dazu bei, dass die Strassen häufiger unterhalten werden müssen, nicht zuletzt auch wegen der kürzeren Lebensdauer der sogenannten Flüsterbelege. Ich fahre seit zehn Jahren elektrisch und begrüsse die Steuer für E-Fahrzeuge. Der Kauf eines Elektrofahrzeugs ist durch ökologische, ökonomische und technische Gründe motiviert. Der Anreiz ist nicht die Motorfahrzeugsteuer, sondern es findet ein Umdenken bei den Autobenutzern statt. Das wird in einer Studie belegt. Zudem sollen die Steuern für ein Auto mit Benzin- oder Dieselmotoren künftig anhand von Motorenleistung und Fahrzeuggewicht berechnet. Leistungsstarke und schwere Fahrzeuge werden damit teurer, kleinere und sparsamere Fahrzeuge werden günstiger. Der Regierungsrat will damit gezielt den Kauf von emissionsarmen Fahrzeugen fördern. Es ist sicher nicht einfach, in einem solchen Gesetz alles aufeinander abzustimmen. Das vorliegende Gesetz ist ein grosses Ganzes. Wenn man nun an einer Stelle zu schrauben beginnt, fällt das ganze System auseinander. Der vorliegende Steuerentwurf ist transparent und man kann ihn klar berechnen. Er ist für die Bevölkerung nachvollziehbar und verständlich.

Philippe Ruf (SVP). Zum Gesetz wurde bereits alles gesagt. Entsprechend erlaube ich mir, noch einmal auf die Anträge einzugehen. Es ist uns ein grosses Anliegen, dass der Antrag, dass wir für leichte Mo-

torwagen bei 0,3 Franken bleiben, durchkommt. Der Hintergrund, weshalb wir diesen Antrag gestellt haben, ist, dass das Gewerbe entsprechend entlastet wird. Das sind leichte Motorfahrzeuge - das typische Maler-Auto - mit denen man am Morgen auf die Baustelle fährt und sie den Tag über dort stehen lässt. Sie belasten die Strassen während des ganzen Tages nicht. Es ist vertretbar, wenn man sagt, dass wir dem Gewerbe so entgegenkommen. Wir haben das über verschiedene Gewerbe gerechnet. Wir müssen uns bewusst sein, dass es diverse Betriebe gibt, die mit dieser Gesetzesänderung je nach Flotte deutlich mehr zahlen werden. Deshalb darf man sagen, dass es human ist, wenn man dem Gewerbe einen Schritt entgegenkommt und wenn man sieht, dass es mit diesem Gesetz auch sehr viele Verlierer geben wird. Mit einer dieser Anpassung wird es sicher tragfähiger. Entsprechend möchte ich nochmals wiederholen und bestärken - mein Kollege Werner Ruchti hat die Position der SVP-Fraktion bereits gut dargestellt - dass wir diesem Gesetz zustimmen werden. Einige Fraktionsmitglieder werden dem Gesetz aber nicht zustimmen, wenn die Anträge der Finanzkommission und der Justizkommission nicht durchkommen. Wie ich jetzt aber gehört habe, scheinen die Chancen gut zu stehen, dass wir das so durchbringen können. Ich glaube, dass nicht alle glücklich sein werden, so wie der Entwurf vorliegt. Aber ich denke, dass alle mit einem mehr oder weniger guten Gefühl mit dieser Gesetzesänderung leben können.

Heinz Flück (GRÜNE). Es wurde bereits mehrmals erwähnt, dass es verschiedene Parameter gibt, die zum Entscheid führen, ein E-Fahrzeug zu kaufen. Die Steuern sind bestimmt ein Faktor. Davon sind wir überzeugt. Aber auch der Zugang zu einer Ladeinfrastruktur wurde schon verschiedentlich erwähnt. Das trifft sicher ebenfalls zu. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass hier Handlungsbedarf besteht, und zwar nicht nur in Bezug auf die Förderung. Wahrscheinlich braucht es Vorschriften, damit auch Mieter, die ein E-Fahrzeug kaufen wollen, künftig ein Anrecht haben, um zu einem Ladeanschluss zu kommen. Wir nehmen die Mitte Fraktion. Die Mitte - EVP beim Wort und hoffen, dass Sie mithelfen, dass wir das möglichst bald so regeln können, dass jeder Mieter das Anrecht auch geltend machen kann.

Matthias Anderegg (SP). Ich bin etwas erstaunt über die Argumentation bezüglich der E-Mobilität und möchte mich kurz zur Lex Winkler äussern. Wir haben einen Anteil von 5 % an E-Mobilität in unserem Kanton. Das ist nichts, das ist viel zu wenig. Warum wollen wir die E-Mobilität überhaupt fördern? Es geht um die Reduktion von CO₂ und die E-Mobilität ist eine sehr wirksame Massnahme. Jetzt sind wir bei einem Klimathema für einmal auf Rang 2 in der Schweiz. Sonst haben wir immer die rote Laterne. Jetzt sind wir auf Rang 2 in der Schweiz. Der Kanton Zürich liegt bei den Neuzulassungen auf Rang 1. Im Jahr 2025 gab es 29,2 % Neuzulassungen. Weshalb liegen die Kantone Zürich und Solothurn auf Rang 1 und 2? Es sind die einzigen zwei Kantone, die die E-Fahrzeuge steuerbefreit haben. Jetzt kann man doch nicht sagen, dass die Steuerbefreiung kein Indikator für die Zulassungen ist, auch wenn es um kleine Beträge geht. Aber es ist statistisch erwiesen, dass es so ist. Dementsprechend sind es die vier Indikatoren, die Urs Huber erwähnt hat, nämlich die Kaufkraft, die Ladeinfrastruktur, die steuerliche Entlastung und die Unternehmensdichte, die das beeinflussen. Wir könnten also mit relativ wenig Aufwand einen guten Beitrag für diese Angelegenheit leisten. Zum Argument der teuren Elektroautos: Hören Sie doch auf damit. Das ist nicht mehr so. Man kann heute einen vierjährigen Renault Zoe für 12'000 Franken kaufen, der eine Laufleistung von 350 Kilometern hat. Es ist also etwas an den Haaren herbeigezogen und daher werde ich den Antrag der Fraktion GRÜNE klar unterstützen.

Daniel Urech (GRÜNE). Als Erstes möchte ich sagen, dass mich die positive Einstellung meines Sitznachbarn zu den Steuern gefreut hat. Bei der Fraktion GRÜNE ist es keineswegs bestritten, dass alle Autos, die unsere Strassen nutzen, Steuern zahlen sollen, um die Infrastruktur mitzutragen. Es wurde zu Recht erwähnt, dass das auch unser Auftrag gefordert hat. Aber aus grüner Sicht ist auch der Aspekt der Ökologisierung wichtig. Wenn man ein so grosses und relevantes Förderinstrument aufgibt, dann muss die Ökologisierung auch so stattfinden, dass man es nicht einem Etikettenschwindel zu tun, so wie das jetzt leider fast der Fall ist. Zwar werden die klimaschädlichen CO₂-Schleudern mit der neuen Steuer minim stärker besteuert als bisher. Aber gleichzeitig streichen wir die eigentlich einzige Fördermassnahme für die emissionsfreie Mobilität, für die emissionsfreien Motorfahrzeuge in unserem Kanton. Ich bin der Meinung, dass alles, was zur Effektivität einer solchen Steuerbefreiung gesagt wurde, umso mehr auch für die Effektivität in Bezug auf die Ökologisierung von ein paar Franken mehr pro Monat gelten muss, die mit dieser Steuerreform verbunden wäre. Diese Mehrbelastung ist für die unökologischsten Fahrzeuge, die wir haben, minim. Man kann das zwar als Ökologisierung verkaufen, aber es stellt sich die Frage, ob es das auch wirklich ist. Fragen Sie sich das doch und beantworten Sie diese Fragen für sich selber. Ich habe vielmehr den Eindruck, dass der politische Wille für die Ökologisierung, so wie wir sie beauftragt haben, leider fehlt. Wie mein Vorsprecher erwähnt hat, sind wir beim Anteil der E-Autos in

unserem Kanton nicht dort, wo wir sein sollten, wenn es uns mit der Dekarbonisierung des Verkehrs ernst ist. Vor kurzem wurden wir mit dem Wirkungsmonitoring wieder daran erinnert, dass der Verkehrsbereich in unserem Kanton für einen grossen Anteil des CO₂-Ausstosses verantwortlich ist. Im Massnahmenplan «Klimaschutz», den der Kantonsrat beschlossen hat, ist auf Seite 15 unter dem Titel «Laufende Aktivitäten im Kanton» im Bereich Verkehr als zweiter Punkt aufgeführt - ich zitiere: «Elektroautos sind von der Motorfahrzeugsteuer befreit». Jetzt hören wir, dass die Ladeinfrastruktur eigentlich sehr viel wichtiger wäre. Aber wenn ich sehe, dass in unserem Kantonsrat jede Massnahme in Richtung stärkerer Förderung abgelehnt wird, finde ich diese Argumentation nicht sehr überzeugend. Die meisten Kantone, die der Sprecher der SVP-Fraktion genannt hat, haben beispielsweise ein aktuelles Energiegesetz und sorgen viel stärker als der Kanton Solothurn dafür, dass man in Bezug auf den CO₂-Ausstoss nicht vorwärts macht, sondern diesen systematisch senkt. Vielleicht hat das Werner Ruchti noch nicht mitbekommen, aber es gibt auch Handwerker, die mit Elektrofahrzeugen unterwegs sind. Bei diesen Fahrzeugen scheint es offenbar ganz egal zu sein und hier scheint die alte Adage der SVP-Fraktion «Mit uns ist eine Steuererhöhung nicht zu machen» nicht zu gelten. Wir sind noch nicht bei einem Anteil der E-Autos, bei dem der Einnahmefall wirklich schmerzen würde. Von Jahr zu Jahr waren die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer höher, als man sie im Budget prognostiziert hatte. Mit der Übergangsfrist, die wir beantragen, signalisieren wir klar, dass wir nicht im Prinzip dagegen sind, dass diese Fahrzeuge auch an die Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur beitragen. Mit dieser Übergangsfrist würden wir aber Planungssicherheit schaffen und uns die Chance geben, die Rahmenbedingungen in den Bereichen zu verbessern, in denen es wirklich zählt, beispielsweise im Bereich der Ladeinfrastruktur, so dass wir bis in fünf Jahren hoffentlich auch hier vorwärtskommen. Nehmen wir unsere Verantwortung ernst und sorgen wir dafür, dass die Steuerreform doch noch ein bisschen ökologischer wird.

Thomas Lüthi (glp). Ich möchte kurz auf die Vorredner replizieren, die zwischen der Steuerbefreiung im Kanton Solothurn und einer hohen Zulassungsquote einen kausalen Zusammenhang hergestellt haben. Wenn man sich die Zahlen genauer ansieht, sieht man, dass nicht alles, was korreliert, einen kausalen Zusammenhang hat. Bei den Zahlen, die man in Bezug auf die Zulassungen miteinander vergleicht, sieht man, dass es primär Firmen sind, die ihre Fahrzeuge aus der E-Mobilitätsflotte gezielt im Kanton Solothurn zulassen, weil sie hier steuerbefreit sind. Der Kaufentscheid von Privaten, die von Verbrennungsmotoren auf Elektromobilität umsteigen, sieht das komplett anders aus. Das hier ist eigentlich ein ungewollter Mitnahmeeffekt, indem wir die Strasseninfrastruktur in anderen Kantonen mit unserer Steuerbefreiung quersubventionieren. Das kann nicht im Sinn dessen sein, was wir hier im Kantonsrat machen wollen.

Thomas Studer (Die Mitte). Man kann offenbar sehr viel reden, wenn es um das Verhältnis von ein paar Franken wegen eines Autos oder Steuern geht. Ich möchte kurz eine Brücke zu gestern schlagen. Daniel Probst hat gestern in der Debatte zum Arbeitskräftemangel im Gesundheitswesen erwähnt, dass die Schweiz das reichste Land der Welt ist. Wir verfügen über das höchste Einkommen pro Kopf. Wenn ich sehe, dass es uns hier als reichstes Land der Welt reut, Geld zum Schutz der Umwelt auszugeben, dann finde ich das beschämend. Ich weiss nicht, warum sich jemand, der einen Tesla fährt - diese Fahrzeuge werden immer schwerer - nicht an den Unterhaltskosten der Strassen beteiligen soll. Das ist nicht mehr als recht und ich finde es sehr beschämend, dass wir hier eine solche Diskussion wegen Fahrzeugsteuern in der Höhe von 300 Franken bis 400 Franken führen und dabei das reichste Land der Welt sind. Das möchte ich zu bedenken geben. Die Umwelt muss uns in Zukunft einiges mehr wert zu sein und wir werden grosse Reparaturen vornehmen müssen. Diese Diskussion können wir im Grunde genommen abkürzen.

Werner Ruchti (SVP). Ich möchte noch ein paar Punkte erwähnen. Daniel Urech kann ich sagen, dass ich krankheitsbedingt während eines Monats mit dem ÖV unterwegs war und das super fand. Der ÖV ist wirklich toll. Irgendwann werde ich auch versuchen, mein Werkzeug im ÖV auf die Baustelle mitzunehmen und Daniel Urech dann davon berichten. Das schulde ich ihm. Weiter habe ich vorhin von Heinz Flück und vom Sprecher der Mitte-Fraktion. Die Mitte-Fraktion. Die Mitte – EVP gehört, dass Private ein Recht auf eine Ladestation haben. Ich habe ein Benzinauto und auch keine Tankstelle zuhause. Ich muss zur Tankstelle fahren. Ein E-Auto kann man an der Tankstelle oder an der Arbeitsstelle laden. Die Plätze sind meistens frei. Das Recht, zuhause eine Tankstelle zu haben, ist verrückt. Das hat sich kürzlich auch bei meiner Eigentümerversammlung gezeigt. Zwei oder drei Miteigentümer möchten eine Ladestation und dann sollen alle mitmachen müssen. Das wäre ein Zwang, nur weil es bequem ist, wenn man das Auto über Nacht laden kann. Dabei gibt es aber noch viele weitere Probleme. Das wollte ich noch sagen.

Sandra Kolly (Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements). Ich danke für die gute Aufnahme dieses Gesetzes. Wie gesagt wurde, war es ein langer Prozess. Aber ich bin überzeugt, dass es sich gelohnt hat. Es war sicher gut, dass wir diese Arbeitsgruppe eingesetzt haben. Es war mir wichtig, dass alle Player, die Parteien und Verbände, miteinbezogen wurden. Das heutige Gesetz ist 65-jährig und ich bin froh und zuversichtlich, dass wir es jetzt in Pension schicken können. Ein Gesetz mit sieben Paragraphen aus dem Jahr 1961 ist schlicht nicht mehr zeitgemäss. Aber mir ist auch klar, dass nie alle ganz glücklich sind, wenn man eine solche Totalrevision macht. Aber jetzt liegt ein Kompromiss vor und so, wie ich es gehört habe, wird dieser auch gut mitgetragen. Ich verstehe, dass die Grünen noch etwas mehr Ökologisierung wollen. Das haben wir bezüglich des CO₂-Ausstosses in der Justizkommission auch ausführlich diskutiert. Wir haben aber gesagt - und darüber war man sich in der Arbeitsgruppe auch einig - dass das neue Gesetz einfach und leicht verständlich sein soll. Wenn das Gesetz in Kraft ist, werden wir einen Steuerrechner aufschalten, so wie man das auch von der Staatssteuer kennt. Damit kann jeder Autofahrer und jede Autofahrerin berechnen, wie viel Steuern er oder sie in Zukunft bezahlen wird. Aus meiner Sicht wäre es ein Trugschluss zu meinen, dass es ein besseres Gesetz geben würde, wenn man den vorliegenden Entwurf jetzt ablehnt. Wie gesagt, ist dieses Gesetz 65 Jahre alt. Bereits im Jahr 2012 wurde eine Ökologisierung angestrebt und damals sind wir grandios damit gescheitert. Jetzt scheint mir, dass man diese Chance nutzen und dem Gesetz zustimmen sollte. Ich muss noch einmal betonen, dass wir den Geldern aus der Strassenrechnung nicht nur Strassen bauen und sanieren. Wir sprechen auch Beiträge an die ÖV-Drehscheiben und finanzieren die Velorouten daraus. Aus meiner Sicht ist das Ganze sehr gut austariert. Ich bin immer dagegen, wenn man das eine gegen das andere ausspielt. Den Anträgen der Justizkommission und der Finanzkommission hat der Regierungsrat zugestimmt. Dazu werde ich mich nicht mehr äussern. Ich möchte aber noch einige Worte zum Antrag der Fraktion GRÜNE sagen. Wenn man jetzt das Gefühl hat, dass es sich um eine Lenkungsabgabe handelt, dann muss ich dem wirklich widersprechen. Die Zahlen sagen etwas anderes. Wir hatten während 30 Jahren als einziger Kanton eine vollständige Steuerbefreiung für die E-Fahrzeuge. Es ist eine Tatsache, dass die Steuern, die am Schluss vielleicht 3 % bis 4 % aller Fahrzeugkosten ausmachen, kein Kriterium für oder gegen einen Autokauf sind. Wir brechen keinen Boom, denn einen solchen hatten wir gar nicht. Ehrlich gesagt sehe ich auch nicht, dass es in den nächsten fünf Jahren einen Boom geben sollte, wenn es ihn in den letzten 30 Jahren nicht gab. Aus meiner Sicht ist das nicht logisch und vor diesem Hintergrund lehnt der Regierungsrat diesen Antrag ab. Wenn man das weiterführen würde, würden wir rund 17 Millionen Franken an Steuereinnahmen verlieren. Zudem wiederhole ich, es die Steuern nicht nur in den Strassenbau, sondern auch in den ÖV und in die Velorouten fliessen. Auch wäre es ein Widerspruch zum Auftrag von Mark Winkler. Der Auftrag wurde genauso erheblich erklärt und es war nie von einer Übergangsbestimmung die Rede. So gesehen, setzen wir nun auch diesen Auftrag um und aus meiner Sicht ist das richtig so. Weiter sprechen wir auch nicht von extremen Härtefällen. Wie bereits erwähnt wurde, zahlt man für einen schweren Tesla in Zukunft 235 Franken. Ich glaube nicht, dass das das Kriterium ist, ob man einen Tesla kauft oder nicht. Ein Kriterium dafür oder dagegen ist wohl eher Elon Musk. Ich danke für die gute Aufnahme und bitte Sie, den Anträgen der Justizkommission und der Finanzkommission zuzustimmen und den Antrag der Grünen Fraktion abzulehnen. Zum Schluss möchte ich es nicht unterlassen, allen ganz herzlich zu danken, denjenigen, die in der Arbeitsgruppe mitgearbeitet haben und all meinen Mitarbeitenden, die dieses Gesetz ausgearbeitet haben.

Detailberatung

Beschlussesentwurf 1

Titel und Ingress, Ziffer I, §§ 1, 2 und 3, Absatz 1 und 2

Angenommen

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Wir kommen nun zur Detailberatung und beginnen mit dem Beschlussesentwurf 1, der die Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffsteuer betrifft. Sie finden diesen in der Beilage 1. Der Beschlussesentwurf 1 sieht die Aufhebung des Gesetzes über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Velos sowie des Gesetzes über die Schiffssteuer und den Erlass eines neuen Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schifffahrtssteuer vor. Der neue Erlass umfasst 29 Paragraphen aufgeteilt in drei Kapiteln. Weil der Antrag der Justizkommission vor dem Antrag der Finanzkommission beschlossen wurde, sind die zusätzlichen Änderungen gemäss dem Antrag der Finanzkommission vom 1. April 2026 nicht Bestandteil des Antrags der Justizkommission. Daher haben wir hier formell eine Differenz. Das Gleiche gilt für den Änderungsantrag des Regierungsrats vom 21. April 2026. Dieser lag weder der Finanzkommission noch der Justizkommission vor. Zudem hat die Fraktion GRÜNE einen Antrag auf Aufnahme einer Übergangsbestimmung in § 30 eingereicht. Entspre-

chend liegen bei den folgenden Paragraphen Differenzen vor, über die wir abstimmen müssen. Das sind erstens § 3 Absatz 3. Hier stehen der Antrag des Regierungsrats, der Antrag der Finanzkommission und der Antrag der Justizkommission einander gegenüber. Bei § 4 Absatz 1 haben wir den Antrag der Finanzkommission gegenüber dem Antrag der Justizkommission. Zu § 18 Absatz 2 Buchstabe a haben wir den Antrag der Finanzkommission gegenüber dem Antrag der Justizkommission. Zu § 30 haben wir den Antrag der Fraktion GRÜNE gegenüber Botschaft und Entwurf des Regierungsrats. Ich stelle fest, dass es zu diesen Differenzen keine Wortmeldungen gibt. Somit kommen wir zu § 3 Absatz 3. Wir stimmen über die drei Anträge ab, über den Änderungsantrag des Regierungsrats vom 21. April 2026, über den Antrag der Finanzkommission vom 1. April 2026 und über den Antrag der Justizkommission vom 12. März 2026, der dem ursprünglichen Beschlussesentwurf entspricht. Ich stelle fest, dass es keine Wortmeldungen zu diesen drei Anträgen gibt. Zuerst stellen wir den Antrag des Regierungsrats dem Antrag der Finanzkommission gegenüber.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 6]

Für den Antrag des Regierungsrats	49 Stimmen
Für den Antrag der Finanzkommission	44 Stimmen
Enthaltungen	0 Stimmen

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Der obsiegende Antrag des Regierungsrats stellen wir jetzt dem Antrag der Justizkommission gegenüber.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 7]

Für den Antrag des Regierungsrats	58 Stimmen
Für den Antrag der Justizkommission	33 Stimmen
Enthaltungen	0 Stimmen

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Auch hier obsiegt der Antrag des Regierungsrats. Marlene Fischer wünscht das Wort.

Marlene Fischer (GRÜNE). Die Abstimmung war sehr verwirrend, weil auf der Abstimmungstafel nicht «Antrag Justizkommission», sondern «B&E» geschrieben stand. Ich stelle den Antrag, dass die Abstimmung wiederholt wird und dass der Antrag des Regierungsrats dem Antrag der Justizkommission gegenübergestellt wird. So weiss man, worüber man abstimmt.

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Die Benennung wurde so gewählt, weil der Antrag der Justizkommission Botschaft und Entwurf des Regierungsrats entspricht. Es ist also formal richtig. Ich stelle fest, dass Marlene Fischer einen Ordnungsantrag auf Wiederholen der Abstimmung gestellt hat. Somit stimmen wir über den Ordnungsantrag ab.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 8]

Für den Ordnungsantrag	50 Stimmen
Dagegen	42 Stimmen
Enthaltungen	2 Stimmen

Sandra Kolly (Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements). Ich erlaube mir, hier kurz die Präzisierung zu machen. Der Antrag der Finanzkommission ist vorliegend und der Regierungsrat hat diesen präzisiert. Ursprünglich lautete § 3 Absatz 3, dass der Kantonsrat die Steuersätze erhöhen kann, wenn eine Unterdeckung vorliegt. Die Finanzkommission hat beantragt, dass der Kantonsrat die Steuersätze auch senken kann, wenn eine Überdeckung vorliegt. Da die Formulierung im Antrag der Finanzkommission aber nicht ganz richtig war, hat der Regierungsrat eine Präzisierung vorgenommen. Wer den Antrag der Finanzkommission unterstützen will, muss dem Antrag des Regierungsrats zustimmen, denn dieser ist präzise. Wenn man vom Antrag der Justizkommission spricht, meint man immer Botschaft und Entwurf.

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Wir wiederholen also die Abstimmung. Wir stellen den Antrag des Regierungsrats, der eine sprachliche Präzisierung zum Antrag der Finanzkommission enthält, dem Antrag der Finanzkommission gegenüber.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 9]

Für den Antrag des Regierungsrats	94 Stimmen
Für den Antrag der Finanzkommission	0 Stimmen
Enthaltungen	0 Stimmen

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Den obsiegenden Antrag des Regierungsrats stellen wir jetzt dem Antrag der Justizkommission, der dem ursprünglichen Wortlaut von Botschaft und Entwurf entspricht, gegenüber.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 10]

Für den Antrag des Regierungsrats	84 Stimmen
Für den Antrag der Justizkommission	5 Stimmen
Enthaltungen	0 Stimmen

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Wir fahren weiter mit § 4 Absatz 1. Dazu stellen wir den Antrag der Finanzkommission dem Antrag der Justizkommission, der dem Antrag des Regierungsrats entspricht, gegenüber.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 11]

Für den Antrag der Finanzkommission	73 Stimmen
Für den Antrag der Justizkommission	19 Stimmen
Enthaltungen	3 Stimmen

§§ 5 bis 18 Absatz 1 Angenommen

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Wir kommen zu § 18 Absatz 2 Buchstabe a. Wir stellen den Antrag der Finanzkommission, dem der Regierungsrat zugestimmt hat, dem Antrag der Justizkommission, der dem ursprünglichen Botschaft und Entwurf entspricht, gegenüber.

Thomas Fürst (FDP). Vielleicht verwirrt das jetzt einige von Ihnen. Aber ich erlaube mir, kurz zu sagen, dass es keine expliziten Anträge der Justizkommission zu all diesen Themen gibt. Die Justizkommission hat diesbezüglich keine Anträge gestellt. So gesehen, ist es einfach der ursprüngliche Botschaft und Entwurf, der dem gegenübersteht.

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Das ist offenbar eine Formalität. Ich nehme die Aussage so entgegen und masse mir selber kein Urteil an. Für etwelche Verwirrungen entschuldige ich mich an dieser Stelle in aller Form. Wir führen die Abstimmung durch.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 12]

Für den Antrag der Finanzkommission	70 Stimmen
Für den Antrag der Justizkommission	22 Stimmen
Enthaltungen	1 Stimme

Silvia Fröhlicher (SP). Ich stelle den Ordnungsantrag, dass wir jetzt eine Pause machen, um die Verwirrung zu klären. Im Moment habe ich das Gefühl, dass wir unserer Verantwortung, die wir bei einem gesetzgebenden Prozess haben, nicht gerecht werden können. Wenn ich in die Runde blicke, sehe ich viele Personen, die komplett verunsichert sind. Das geht nicht. Wir haben hier im Rat eine Live-Kamera und wir geben ein Bild ab, das aus meiner Sicht ein unglaubliches ist. Daher lautet mein Antrag, dass wir eine kurze Pause machen und die Situation klären, damit die Abläufe nachher klar sind und wir weitermachen können.

Fabian Gloor (Die Mitte). Uns scheint der Fall recht klar zu sein. Es wurde eine redaktionelle Bereinigung vorgenommen, die beim zweiten Mal wohl vom ganzen Rat verstanden wurde. Jetzt haben wir jeweils immer noch die Gegenüberstellung zu Botschaft und Entwurf, dem die Justizkommission zugestimmt

hat. Deshalb ist es der Antrag der Justizkommission, auch wenn es nicht explizit ist, der eine Differenz zu Regierungsrat und Finanzkommission darstellt. Das sollte so machbar sein.

Markus Spielmann (FDP). Ich sehe es gleich wie mein Vorredner. Zugegebenermassen gab es bei der ersten Abstimmung Unklarheiten, und zwar wegen der Formulierung. Das hat man geklärt. Ich denke, dass jetzt jeder und jede weiss, was er oder sie wann drücken muss. So gesehen bin ich nicht dafür, dass man dem Ordnungsantrag zustimmt.

Markus Ballmer (Ratssekretär). Zur Auflösung des Ganzen kann ich Folgendes ausführen: Wir stellen die Formulierung auf den Wortlaut im Antrag der Justizkommission ab. In diesem wird zu zwei Paragraphen eine Änderung beantragt. Unten auf dem Antrag steht der Satz: «Im Übrigen Zustimmung zu den Beschlussesentwürfen 1 und 2 des Regierungsrats» geschrieben, und zwar in der Fassung, wie sie damals der Justizkommission vorlagen. Das war der ursprüngliche Botschaft und Entwurf. Der Regierungsrat hat erst drei Wochen später, als der Antrag der Finanzkommission vorlag, Stellung dazu genommen und dem Antrag der Finanzkommission zugestimmt. Formell ist der ursprüngliche Botschaft und Entwurf gemäss Wortlaut Bestandteil des Antrags der Justizkommission. Ansonsten hätte die Justizkommission im Rahmen einer Differenzbereinigung auf dem Zirkularweg ihren Antrag anpassen und dem Antrag der Finanzkommission, der nachträglich beschlossen wurde, zustimmen müssen.

Philippe Ruf (SVP). Die SVP-Fraktion wird den Ordnungsantrag ebenfalls ablehnen, insbesondere weil wir über die gewichtigen Änderungsanträge bereits abgestimmt haben. Das ist unter Dach und Fach und jetzt geht es nur noch um die grosse Abstimmung. Entsprechend käme der Antrag auch zu spät.

Silvia Fröhlicher (SP). Aufgrund dieser Voten ziehe ich den Ordnungsantrag zurück. Wir können also weiterfahren.

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Somit kommen wir zu § 26 Absatz 3. Der Vollständigkeit halber weise darauf hin, dass der Antrag der Justizkommission vorliegt, dem der Regierungsrat und die Finanzkommission zugestimmt haben. Er ist somit unbestritten und daher gibt es keine Abstimmung darüber.

§§ 18 Absatz 3 und 4 bis 29

Angenommen

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Wir kommen nun noch zum Antrag der Fraktion GRÜNE für einen neuen § 30. Ich denke, dass das für uns relativ gut verständlich ist. Ich stelle fest, dass es keine Wortbegehren dazu gibt.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 13]

Für den Antrag der Fraktion GRÜNE	19 Stimmen
Dagegen	71 Stimmen
Enthaltungen	4 Stimmen

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Wir kommen nun zur Schlussabstimmung über den Beschlussesentwurf 1. Hierbei verweise ich auf das nötige Zweidrittelsquorum.

Kein Rückkommen.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 14]

Für Annahme von Beschlussesentwurf 1	84 Stimmen
Dagegen	3 Stimmen
Enthaltungen	7 Stimmen

Der bereinigte Kantonsratsbeschluss lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 105 Absätze 1, 4 und 6 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958, Artikel 61 Absatz 1 und Artikel 62 Absatz 1 des Bundesgesetzes über die

Binnenschiffahrt (BSG) vom 3. Oktober 1975 und Artikel 132 Absatz 1 Buchstaben h und i der Verfassung des Kantons Solothurn (KV) vom 8. Juni 1986, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 16. Dezember 2025 (RRB Nr. 2025/2141) beschliesst:

I.

Der Erlass Gesetz über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer (Motorfahrzeug- und Schiffssteuergesetz) wird als neuer Erlass publiziert.

1. Allgemeiner Teil

§ 1 Gegenstand und Geltungsbereich

¹ Dieses Gesetz regelt die Besteuerung von Motorfahrzeugen und deren Anhängern sowie von Schiffen mit Standort im Kanton.

² Dieses Gesetz regelt die Erhebung von Gebühren für sämtliche Tätigkeiten des Amtes.

³ Die Gebühren richten sich nach dem kantonalen Gebührentarif (GT) vom 8. März 2016, soweit dieses Gesetz dazu keine Regelung trifft.

§ 2 Zuständige Behörde

¹ Das Amt ist für den Vollzug dieses Gesetzes zuständig.

§ 3 Verwendungszweck der Steuern und Gebühren

1 Die Steuer- und Gebührenerträge werden für folgende Zwecke verwendet:

- a) Strassenbau und -unterhalt;
- b) Investitionsbeiträge nach § 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 28. Juni 2022;
- c) Deckung der Verwaltungskosten des Amtes;
- d) Deckung der Verwaltungskosten der Verkehrsabteilung der Kantonspolizei;
- e) andere Ausgaben für Motorfahrzeug-, Schiffs- oder Fahrradverkehr.

² Der Kantonsrat entscheidet über die Zuordnung der Steuer- und Gebührenerträge gemäss Absatz 1.

³ Der Kantonsrat erhöht die Steuersätze, sobald sie zur Deckung der Verwendungszwecke nicht mehr ausreichen, oder er senkt sie, wenn eine Überdeckung vorliegt.

§ 4 Anpassung der Steuersätze an die Teuerung

¹ Der Regierungsrat passt die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer durch Verordnung der Teuerung an, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) um 3.0 Prozentpunkte verändert.

² Massgebend ist der Stand des LIK per 31. Oktober. Die Anpassung tritt am 1. Januar nach dem Jahr in Kraft, in dem der LIK einen genügenden Stand für die Anpassung erreicht.

³ Die Steuersätze entsprechen dem Stand des LIK von 100,6 Punkten im Februar 2026 (Basisindex Dezember 2025=100 Punkte).

§ 5 Steuerobjekt

¹ Motorfahrzeuge und deren Anhänger mit Standort im Kanton unterliegen der Besteuerung.

² Schiffe mit Motor und Standort im Kanton unterliegen der Besteuerung.

§ 6 Steuersubjekt

¹ Steuerpflichtig ist der Halter oder die Halterin des Steuerobjekts.

§ 7 Ausnahmen von der Steuerpflicht

¹ Von der Steuer befreit sind:

- a) Fahrräder;
- b) Motorfahrzeuge und Motorfahrrädern gleichgestellte Fahrzeuge;
- c) Motorfahrzeuge des Bundes und deren Anhänger für ihre dienstliche Verwendung;
- d) Schiffe des Bundes und der konzessionierten Schifffahrtsunternehmen;
- e) Motorschiffe des Kantons und der Gemeinden, die ausschliesslich dem Polizei- oder Feuerwehrdienst, der Ölwehr, dem Gewässerunterhalt oder Rettungszwecken dienen.

² Motorfahrzeuge des Bundes und deren Anhänger werden für ihre ausserdienstliche Verwendung besteuert.

³ Ausländische Fahrzeuge werden nach Vorgaben des Bundes besteuert.

§ 8 Reduktion der Motorfahrzeugsteuer

- ¹ Die Motorfahrzeugsteuer für Halter oder Halterinnen mit einer Mobilitätsbehinderung kann auf Gesuch hin reduziert oder erlassen werden.
- ² Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in einer Verordnung.

§ 9 Steuerperiode

- ¹ Steuerperiode ist das Kalenderjahr.
- ² Die Steuern sind im Voraus für das ganze Jahr oder den Rest des Jahres ab der Inverkehrsetzung zu entrichten.
- ³ Die Steuern werden in Rechnung gestellt. Der Regierungsrat regelt die Zahlungsfristen in einer Verordnung.

§ 10 Beginn und Ende der Steuerpflicht

- ¹ Die Steuerpflicht beginnt mit der Inverkehrsetzung und endet mit der Rückgabe der Kontroll-schilder.
- ² Die Steuern werden tagesgenau berechnet.

§ 11 Ersatzfahrzeug

- ¹ Die Verwendung eines Ersatzfahrzeugs gemäss Artikel 9 VVV hat keinen Einfluss auf die Steuer.

§ 12 Bemessungsgrundlagen

- ¹ Motorfahrzeuge, Anhänger und Schiffe werden nach Gesamtgewicht, Normleistung oder Nutz-last gemäss Fahrzeugausweis oder Schiffsausweis besteuert.
- ² Die Kombination der Bemessungsgrundlagen ist zulässig.
- ³ Für bestimmte Fahrzeugkategorien werden Pauschalsteuern festgelegt.

§ 13 Zahlungsverzug

- ¹ Bei Zahlungsverzug für Steuern und Gebühren wird nach erfolgloser Mahnung der Entzug des Fahrzeugausweises und der Kontrollschilder oder des Schiffsausweises verfügt. Vorbehalten bleibt die Durchführung des Betreibungsverfahrens.
- ² Werden entzogene Ausweise und Kontrollschilder nicht fristgerecht abgegeben, ordnet das Amt den Einzug durch die Polizei an.
- ³ Entzug und Einzug der Ausweise und Kontrollschilder sind gebührenpflichtig.
- ⁴ Weitere Dienstleistungen des Amtes werden erst nach Begleichung der fälligen Rechnungen und nur gegen Sofortzahlung erbracht.
- ⁵ Der Halter oder die Halterin schuldet nebst den verfallenen Steuern und Gebühren auch Bearbeitungs-, Entzugs- und Betreibungsgebühren.

§ 14 Nachzahlung und Rückerstattung

- ¹ Ergibt sich nachträglich, dass die Steuer nicht oder nicht vollständig veranlagt wurde, muss der zu wenig bezahlte Steuerbetrag nachbezahlt werden. Die Nachzahlungspflicht verjährt nach fünf Jahren.
- ² Wurde eine zu hohe Steuer veranlagt, wird der zu viel bezahlte Betrag zurückerstattet. Der Rückerstattungsanspruch verjährt nach fünf Jahren.

§ 15 Kleinbeträge

- ¹ Steuerbeträge und Gebühren unter zehn Franken werden weder eingefordert noch zurückerstattet. Dies gilt nicht, wenn die Rückzahlung beantragt wird. Ausgenommen sind Drucksachen und Vignetten.

2. Besonderer Teil

2.1. Motorfahrzeuge

§ 16 Motorfahrzeuge zum Personentransport

- ¹ Motorfahrzeuge zum Personentransport werden nach Gesamtgewicht in Kilogramm (kg) und Normleistung in Kilowatt (kW) besteuert. Die Steuer beträgt für
- a) Kleinmotorräder und Motorräder, pro kg 0.2 Franken und pro kW 0.7 Franken
 - b) leichte und schwere Motorwagen, pro kg 0.1 Franken und pro kW 1.15 Franken
- ² Motorfahrzeuge zum Personentransport mit emissionsfreiem Antrieb werden nur nach Gesamtgewicht besteuert.

§ 17 Gesellschaftswagen

¹ Gesellschaftswagen werden nach Nutzlast in kg besteuert. Die Steuer beträgt pro kg 0.175 Franken.

² Gesellschaftswagen mit emissionsfreiem Antrieb werden zu einem reduzierten Tarif von 80 Prozent besteuert.

§ 18 Motorfahrzeuge zum Sachentransport

¹ Motorfahrzeuge zum Sachentransport werden nach Nutzlast in kg besteuert.

² Die Steuer beträgt für

a) leichte Motorwagen, pro kg 0.3 Franken

b) Sattelschlepper (Zugfahrzeug), pro kg 0.087 Franken

³ Die jährliche Grundsteuer für schwere Motorwagen und Sattelmotorfahrzeuge beträgt 165 Franken pro Fahrzeug. Nutzlast bis 6000 kg wird mit 0.2 Franken pro kg besteuert. Zusätzliche Nutzlast ab 6000 kg wird mit 0.08 Franken pro kg in Rechnung gestellt.

⁴ Motorfahrzeuge zum Sachentransport mit emissionsfreiem Antrieb werden zu einem reduzierten Tarif von 80 Prozent besteuert.

§ 19 Pauschalsteuer

¹ Die jährliche Pauschalsteuer in Franken beträgt für:

a) landwirtschaftliche zweiachsige Motorfahrzeuge	66
b) landwirtschaftliche Traktoren	66
c) gewerbliche Traktoren	110
d) Mähdrescher	44
e) landwirtschaftliche Motoreinachser	33
f) gewerbliche Motoreinachser inkl. Anhänger	110
g) Motorkarren bis 3500 kg Gesamtgewicht	55
h) Motorkarren über 3500 kg Gesamtgewicht	110
i) gewerbliche Arbeitsmaschinen bis 3500 kg Gesamtgewicht	110
j) gewerbliche Arbeitsmaschinen über 3500 kg Gesamtgewicht	220
k) Arbeitskarren bis 3500 kg Gesamtgewicht	44
l) Arbeitskarren über 3500 kg Gesamtgewicht	110
m) Motorfahrzeuganhänger an Motorwagen und gewerblichen Traktoren, Sattelsachentransportanhänger	
1. bis 500 kg Nutzlast	82
2. bis 1000 kg Nutzlast	165
3. für weitere 500 kg Nutzlast bis 5000 kg	44
4. für weitere 1000 kg Nutzlast	44
n) Anhänger an Kleinmotorrädern und Motorrädern	22
o) Einradanhänger bis 500 kg Nutzlast	55
p) Anhänger an Motorkarren und Arbeitsmaschinen	22
q) Arbeitsanhänger	44
r) Motorschlitten	115
s) dreirädriges Motorfahrzeug	95
t) Kleinmotorfahrzeug	165
u) Leichtmotorfahrzeug	175

² Pauschalbesteuerte Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb werden zu einem reduzierten Tarif von 80 Prozent besteuert.

³ Sattelsachentransportanhänger werden zu 2/3 der Nutzlast besteuert.

§ 20 Wechselschilder

¹ Bei Wechselschildern wird das Fahrzeug mit dem höchsten Steuersatz besteuert.

² Für die weiteren Fahrzeuge wird eine Zusatzsteuer erhoben. Die Zusatzsteuer beträgt in Franken für:

a) schwere Motorwagen ¹	65
b) leichte Motorwagen	55
c) Anhänger (ohne landwirtschaftliche und gewerbliche Anhänger)	25
d) übrige Fahrzeugkategorien	22

³ Bei missbräuchlicher Verwendung der Wechselschilder werden für alle darauf eingelösten Fahrzeuge die gesamten Steuern sowie eine Strafsteuer in der Höhe von 200 Franken erhoben. Im Wiederholungsfall beträgt die Strafsteuer 500 Franken.

§ 21 Kollektiv-Fahrzeugausweis und Händlerschild

¹ Kollektiv-Fahrzeugausweise werden nur erteilt, wenn die gesetzlichen Vorgaben gemäss Artikel 23 der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) vom 22. November 1959 eingehalten werden. Das Amt überprüft die Erfüllung der Voraussetzungen periodisch.

² Die Steuer in Franken beträgt für:

a) leichte und schwere Motorwagen	600
b) Motorräder	150
c) land- und forstwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Motoreinachser, Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren und Anhänger	100
d) Kleinmotorräder	75

§ 22 Tagesausweis

¹ Die mit dem Tagesausweis abgegebenen Kontrollschilder werden erst nach Bezahlung von Steuern, Gebühren und Versicherungsprämie ausgehändigt.

² Die Steuer in Franken beträgt pro Tag für:

a) Motorwagen	10
b) alle übrigen Kategorien	5

2.2. Schiffe

§ 23 Beginn und Ende der Steuerpflicht

¹ Die Steuerpflicht beginnt mit Abgabe des Schiffsausweises und der Kennzeichen. Sie endet mit der Rückgabe des Schiffsausweises.

§ 24 Bemessungsgrundlagen Schiffe

¹ Schiffe werden nach der Normleistung des Motors in kW besteuert.

² Die Steuer beträgt pro kW Normleistung für:

a) Schiffe mit Schiffsanbindeplatz	5 Franken
b) Domizilschiffe	3.5 Franken

³ Schiffe mit emissionsfreiem Antrieb werden zu einem reduzierten Tarif von 80 Prozent besteuert.

§ 25 Kollektivausweis für Schiffe

¹ Die Steuer für den Kollektivausweis für Schiffe beträgt 400 Franken.

2.3. Kontrollschilder

§ 26 Übertragung von Kontrollschildern

¹ Kontrollschilder können gebührenpflichtig auf einen neuen Halter oder eine neue Halterin übertragen werden.

² Die Kontrollschilder bleiben Eigentum der Behörde. Es wird nur das Nutzungsrecht übertragen.

³ Der Regierungsrat regelt die Ausnahmen und Einzelheiten in einer Verordnung.

§ 27 Versteigerung und freihändige Abgabe von Kontrollschildern

¹ Das Amt kann Kontrollschilder versteigern oder freihändig abgeben.

² Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in einer Verordnung.

³ Rechtsschutz und Schlussbestimmungen

§ 28 Rechtsschutz

¹ Gegen Verfügungen des Amtes, die gestützt auf dieses Gesetz erlassen werden, kann innert zehn Tagen Beschwerde beim Departement erhoben werden. Im Übrigen richtet sich der Rechtsschutz nach den Gesetzen über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG) vom 15. November 1970 und über die Gerichtsorganisation (GO) vom 13. März 1977.

§ 29 Rechtsöffnungstitel

¹ Rechtskräftige Verfügungen des Amtes über die in diesem Gesetz und im Gebührentarif begründeten Steuer- und Gebührenforderungen mit Einschluss der Strafsteuer sind gemäss Artikel 80 Absatz 2 des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs (SchKG) vom 11. April 1889 vollstreckbaren gerichtlichen Urteilen gleichgestellt.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

1.

Der Erlass Gesetz über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 23. Juli 1961 (Stand 1. Januar 2023) wird aufgehoben.

2.

Der Erlass Gesetz über die Schiffssteuer vom 28. September 1980 (Stand 1. Januar 1981) wird aufgehoben.

IV.

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Jetzt folgt die Detailberatung des Beschlussesentwurfs 2. Dazu liegt ein Änderungsantrag der Redaktionskommission vor, der als unbestritten gilt, weshalb nicht darüber abgestimmt wird.

Detailberatung

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

Angenommen

Kein Rückkommen.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 15]

Für Annahme von Beschlussesentwurf 2

94 Stimmen

Dagegen

0 Stimmen

Enthaltungen

1 Stimme

Der bereinigte Kantonsratsbeschluss lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe a der Verfassung des Kantons Solothurn (KV) vom 8. Juni 1986 und § 371 des Gesetzes über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (EG ZGB) vom 4. April 1954 nach Kenntnisaufnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 16. Dezember 2025 (RRB Nr. 2025/2141), beschliesst:

I.

Der Erlass Gebührentarif (GT) vom 8. März 2016 (Stand 1. Januar 2025) wird wie folgt geändert:

Titel nach § 73bis (neu)

2.2.12.^{bis} Strassenverkehrsamt§ 73^{ter} (neu)

Ausweise

¹ Die Gebühren betragen für:

a) Lernfahrausweis	40
b) Duplikat Lernfahrausweis	30
c) mehrere Lernfahrausweise gleichzeitig, pro zusätzlichen Ausweis	25
d) Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Lernfahrausweises	40
e) Führerausweis Motorfahrzeug	50
f) Führerausweis Motorfahrrad	35
g) Führerausweis Schiff	40
h) Änderung und Ersatz Führerausweis Motorfahrzeug	40
i) Änderung und Ersatz Führerausweis Motorfahrrad	25
j) Umtausch ausländischer Führerausweis	100

k) internationaler Führerausweis	40
l) Fähigkeitsausweis CZV	40
m) Fahrzeugausweis	30
n) Duplikat Fahrzeugausweis	20
o) Fahrzeugausweis Motorfahrrad	20
p) Schiffsausweis	40
q) Duplikat Schiffsausweis	30

§ 73^{quater} (neu)

Führerprüfungen und Kontrollfahrten

¹ Die Gebühren betragen für:

a) praktische Führerprüfung/Kontrollfahrt	
1. Motorfahrzeuge und Anhänger, pro Stunde	150
2. Motorrad, pro Stunde	150
3. Schiff, pro Stunde	150
b) theoretische Führerprüfung	
1. Gruppe	30
2. Einzel	150
c) theoretische Führerprüfung CZV	60
d) theoretische Führerprüfung EPS	30
e) zweite und weitere Verschiebungen Prüfungstermin, persönlich, schriftlich oder telefonisch	20
f) unentschuldigtes Fernbleiben, verspätete Abmeldung von der Prüfung	150

² Die ordentliche Prüfungsgebühr ist geschuldet, wenn jemand nicht zur Prüfung erscheint oder sich nicht sieben Kalendertage vor dem Prüfungstermin abmeldet. Massgebend ist das Datum des Einganges der Abmeldung beim Amt.

³ Online-Verschiebungen von Prüfungsterminen sind kostenlos.

§ 73^{quinquies} (neu)

Fahrzeugprüfungen

¹ Die Gebühren für Fahrzeugprüfungen betragen für:

a) Motorfahrzeuge, pro Stunde	180
b) Schiffe, pro Stunde	180
c) zweite und weitere Verschiebungen Prüfungstermin, persönlich, schriftlich oder telefonisch	20
d) unentschuldigtes Fernbleiben, verspätete Abmeldung von der Prüfung	60-1'000

² Der Zeitaufwand für Fahrzeugprüfungen wird in Zeiteinheiten pro Fahrzeugkategorie festgelegt. Unentschuldigtes Fernbleiben wird mit gleichvielen Prüfeinheiten in Rechnung gestellt wie die verpasste Fahrzeugprüfung.

³ Die ordentliche Prüfgebühr ist geschuldet, wenn ein aufgebotenes Fahrzeug oder Schiff nicht sieben Kalendertage vor dem Prüftermin abgemeldet wird oder nicht zum Termin erscheint. Massgebend ist das Datum des Eingangs der Abmeldung beim Amt.

⁴ Online-Verschiebungen von Prüfungsterminen sind kostenlos.

⁵ Bei Fahrzeugprüfungen ausserhalb der Dienststelle werden zusätzlich Anfahrtszeit und Auslagenersatz in Rechnung gestellt.

§ 73^{sexies} (neu)

Kontrollschilder

¹ Die Gebühren betragen für:

a) Kontrollschilderpaar	35
b) Einzelschild	20
c) drittes Kontrollschild für Heckträger	35
d) Motorfahrradkontrollschild	25
e) Schiffskennzeichen	40
f) Einzug von Ausweisen und Kontrollschildern	300
g) Kontrollschild deponieren	30
h) Kontrollschild wiedereinlösen	20
i) Kontrollschildreservation und Wiederezuteilung nach Ablauf Sperrfrist	50
j) Zustellung aufgefundener Kontrollschilder	35

k) Jahresgebühr Motorfahrrad	25
l) Nichtbezug Kontrollschild bei Versteigerung	200
m) Kollektivversicherung Motorfahrrad gemäss Angabe der Versicherung	
² Die Gebühren für weisse Kontrollschilder bei freihändiger Abgabe betragen für Motorwagen für:	
a) einstellige Kontrollschilder	10'000
b) zweistellige Kontrollschilder	8'000
c) dreistellige Kontrollschilder	3'000
d) vierstellige Kontrollschilder	1'000
e) fünfstellige Kontrollschilder	250
f) sechsstellige Kontrollschilder	150
³ Die Gebühren für weisse Kontrollschilder bei freihändiger Abgabe betragen für Motorräder für:	
a) einstellige Kontrollschilder	4'000
b) zweistellige Kontrollschilder	1'500
c) dreistellige Kontrollschilder	500
d) vierstellige Kontrollschilder	400
e) fünfstellige Kontrollschilder	150
⁴ Die Gebühren für Händlerschilder bei freihändiger Abgabe betragen für:	
a) einstellige Händlerschilder	1000
b) zweistellige Händlerschilder	500
c) dreistellige Händlerschilder	400
d) vierstellige Händlerschilder	300
e) fünfstellige Händlerschilder	200
⁵ Bei der Übertragung von grünen, blauen und braunen Kontrollschildern werden keine Gebühren erhoben.	

§ 73^{septies} (neu)

Bewilligungen

¹ Die Gebühren betragen für:

a) Ausfuhrbewilligung	40
b) Ersatzfahrzeug	30
c) Ausnahme- und Sonderbewilligung	50-5'000
d) Versuchs- und Wettfahrten	100-1'000
e) Zulassung zur Theorieprüfung	35
f) Zulassung zur Führerprüfung	35
g) Ausbildungsbewilligung; Verlängerung der Bewilligung	40
h) Tagesfahrbewilligung für Weiterbildungskurs	35
i) ausserkantonale Prüfung	
1. Schiffe	30
2. Führerprüfung	30
j) gelbe Gefahrenlichter	25
k) Befreiung von der Gurtentrapflicht	30
l) Tagesbewilligung	40
m) übrige Bewilligungen gemäss Strassenverkehrs- und Binnenschiffahrtsgesetzgebung	30-300

§ 73^{octies} (neu)

Administrativmassnahmen

¹ Die Gebühren für Administrativmassnahmeverfahren betragen:

a) für Verfahren nach der Strassenverkehrs- und Binnenschiffahrtsgesetzgebung	50-600
b) Verkehrsunterricht pro Tag, pro Person	180

§ 73^{novies} (neu)

Dienstleistungen und Bestätigungen

¹ Die Gebühren betragen für:

a) Expertisen und Gutachten, pro Stunde	180
b) Kontrollen von Garagen und Fahrschulen, pro Stunde	160
c) Immatikulationssperre	30
d) Halterdatensperre und Adressänderung	kostenlos
e) Waaggebühren	25

f) Fahreignungstests	280
g) Bestätigung Führerausweisdaten	30
h) Erfassung externe Fahrzeugprüfungen	25
i) Bescheinigungen, schriftliche Auskünfte	15-500
j) Verfügungen des Amtes	100-1'000
k) Kontrolle Formular 13.20A/Prüfbericht	30
l) Einstellen von Fahrzeugen, pro Tag	20
m) Abstellen von Fahrzeugen, pro Tag	10

§ 73^{decies} (neu)

Befreiung von der Gebührenpflicht

¹ Von der Gebührenpflicht befreit sind Schiffe des Bundes, des Kantons und der Gemeinden, die ausschliesslich dem Polizei- oder Feuerwehrdienst, der Ölwehr, dem Gewässerunterhalt oder Rettungszwecken dienen.

§ 73^{undecies} (neu)

Ausserverkehrsetzung

¹ Bereits entrichtete Gebühren werden bei einer Ausserverkehrsetzung nicht zurückerstattet.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Wir machen nun eine Pause bis 10.25 Uhr.

Die Verhandlungen werden von 09.55 bis 10.25 Uhr unterbrochen.

A 0163/2025

Auftrag David Häner (FDP.Die Liberalen, Breitenbach): Aufstockung der Kantonspolizei zur Stärkung von Präsenz und Sicherheit im Kanton Solothurn

Es liegen vor:

- a) Wortlaut des Auftrags vom 2. Juli 2025 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 25. November 2025:

1. Auftragstext: Der Regierungsrat wird beauftragt:

- Im Rahmen des laufenden Globalbudgets 2024-2026 sind zusätzlich zu bereits vorgesehener Erhöhung der Polizeistellen weitere 15 Vollzeitstellen für den uniformierten Streifendienst der Kantonspolizei einzuplanen. Diese zusätzlichen Stellen sollen nicht innerhalb der bestehenden Erhöhungen aufgefangen, sondern ausdrücklich ergänzend budgetiert werden.
- Eine umfassende Lagebeurteilung vorzunehmen, um aufzuzeigen, welche personellen, strukturellen, organisatorischen und technologischen Massnahmen notwendig sind, damit die Kantonspolizei ihre Aufgaben langfristig wirkungsvoll, verlässlich und flächendeckend erfüllen kann. Dabei sind neben einem möglichen Ressourcenausbau insbesondere auch Effizienzpotenziale, Ausbildungsstrukturen, Einsatzkonzepte und regionale Besonderheiten zu analysieren sowie Massnahmen zur Effizienzsteigerung zu erarbeiten und darzulegen.

2. Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Zu Ziff. 1 des Auftrags: In unserer Antwort auf Frage 10 der Kleinen Anfrage David Häner (FDP.Die Liberalen, Breitenbach): Standortbestimmung der Kantonspolizei Solothurn: Personalressourcen, Ein-

satzfähigkeit und Ausbildung im kantonalen Vergleich (K 0110/2025; RRB Nr. 2025/1015 vom 17. Juni 2025, nachfolgend: Kleine Anfrage David Häner), Ziff. 3.8, haben wir aufgezeigt, wie lange es dauert, um eine Polizistin oder einen Polizisten auszubilden und eine Stelle neu zu besetzen (rund 2½ bis 2¾ Jahre). Faktisch können folglich die mit dem vorliegenden Auftrag für das laufende Globalbudget (2024-2026) geforderten Polizeistellen für den (uniformierten) Patrouillendienst nicht innert Frist besetzt werden, da diese Personen erst noch zu rekrutieren und auszubilden wären. Eine Verkürzung des Rekrutierungsprozesses ist nicht möglich, ebenso sind Eintritte aus anderen Korps in diesem Umfang nicht realistisch. Unabhängig vom Rekrutierungsprozess ist festzuhalten, dass die finanziellen Mittel für 15 zusätzliche Polizistinnen und Polizisten aktuell nicht vorhanden sind. Selbst wenn der vorliegende Auftrag erheblich erklärt würde, müsste im Nachgang beim Kantonsrat ein Zusatzkredit zum Globalbudget beantragt werden. Vermutlich wäre der parlamentarische Prozess zur Behandlung dieses Geschäfts nicht viel früher abgeschlossen als die Behandlung des ordentlichen Verpflichtungskredits für die Globalbudgetperiode 2027-2029 der Polizei Kanton Solothurn. Aus diesen Gründen ist es nicht möglich, dem in Ziff. 1 formulierten Auftrag innert Frist nachzukommen. Gleichzeitig ist aber festzuhalten, dass der polizeiliche Leistungsumfang inzwischen ein Ausmass erreicht hat, welches eine angemessene Erhöhung der Personalressourcen unabdingbar macht. Dies auch, weil es die aktuelle Gesetzeslage nicht zulässt, bestimmten Aufgaben in geringerem Umfang oder nicht mehr nachzukommen. Deshalb teilen wir die Einschätzung der Auftraggebenden, dass es mehr Patrouillenpräsenz braucht und dass die dringend benötigten Personalressourcen für den Patrouillendienst zusätzlich zur allfällig zweckgebundenen Personalerhöhung für die neue Aufgabe der Bekämpfung der Strukturkriminalität aufgebaut werden sollen und nicht zu Lasten der Sicherheitsabteilung gehen dürfen. Wir sind bestrebt, dies zu beantragen und umzusetzen, wenn die dafür notwendigen Mittel vom Parlament gesprochen werden.

3.2 Zu Ziff. 2 des Auftrags: Die Polizei Kanton Solothurn erfüllt ihren Leistungsauftrag zur Gewährleistung der Sicherheit in Anwendung der Schweizerischen Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 (StPO; SR 312.0) und dem Gesetz über die Kantonspolizei vom 23. September 1990 (KapoG; BGS 511.11). Diesen Hauptauftrag erfüllt die Polizei Kanton Solothurn aktuell aufgeschlüsselt in den Produktgruppen «Sicherheit und Ordnung», «Kriminalitätsbekämpfung» und «Strassenverkehr» gemäss dem Globalbudget «Polizei Kanton Solothurn» für die Jahre 2024 bis 2026 (KRB Nr. SGB 0211/2023 vom 13. Dezember 2023; RRB Nr. 2023/1581 vom 26. September 2023). § 1 Dienstreglement für die Kantonspolizei vom 21.05.1991 (BGS 511.12) lautet: «Das Polizeikorps wird nach polizei- und betriebswirtschaftlichen Grundsätzen organisiert». In allen Produktgruppen finden entsprechend laufend Analysen statt, welche die Grundlage für Effizienzbestrebungen und deren Umsetzung bilden. Jüngst konnten entsprechend in personeller Hinsicht Digitalisierungsprojekte umgesetzt werden, welche den Eintrittsprozess und Personensicherheitsprüfungen externer Dienstleister für die Polizei vereinfachen und beschleunigen. Organisatorisch wurden unter anderem die Schalteröffnungszeiten der Polizeiposten reduziert, was zu einer gewissen Effizienzsteigerung geführt hat. Versuchsweise wurde das Schichtmodell in der Alarmzentrale angepasst, um die Spitzenzeiten bei gleichem Personalbestand besser bewältigen zu können. Organisatorisch und strukturell wurde zudem aus mehreren Diensten per 1. Januar 2023 ein effizienter ICT-Dienst für alle Bereiche geschaffen. Ebenso wurde im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Schwerverkehrskontrollzentrums im September 2024 in der Produktgruppe «Strassenverkehr» der Bereich Verkehrstechnik per 1. April 2024 reorganisiert. Als technologische Massnahme ist exemplarisch die KI-unterstützte Auswertung der radarerfassten Kontrollschilder zu erwähnen, die eine Reduktion der Bearbeitungszeit zur Folge hat. Die Polizei Kanton Solothurn ist laufend daran, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel optimierter einzusetzen. Neben den hier aufgeführten Bestrebungen wurden bereits in der Antwort auf Fragen 7 und 8 (Ziff. 3.5 und 3.6) der Kleinen Anfrage David Häner weitere Massnahmen zu Effizienzsteigerungen aufgezeigt, mit welchen die Polizei Kanton Solothurn den wachsenden Aufgaben und Herausforderungen begegnet. Dazu gehört beispielsweise auch das Projekt zur Optimierung der Zusammenarbeit von Kantonspolizei und Staatsanwaltschaft (RRB Nr. 2024/1102 vom 2. Juli 2024), das seit Januar 2025 umgesetzt wird. Stets werden interne Abläufe und Schnittstellen mit den Partnerorganisationen der Strafverfolgung auf mögliche Effizienzsteigerungen geprüft. Die beispielhaft erwähnten Bestrebungen zeigen exemplarisch die stets wahrgenommene Verantwortung, den Leistungsauftrag der Polizei Kanton Solothurn effektiv und effizient umzusetzen. Allerdings haben wir in der Antwort auf die Kleine Anfrage David Häner auch aufgezeigt, dass die Polizeikräfte aufgrund der geringen Polizeidichte in Verbindung mit der hohen Kriminalbelastung und des laufend zunehmenden administrativen Aufwands derart absorbiert sind, dass die Prävention- und Patrouillenkapazitäten grundsätzlich beschränkt sind. Mit dem beschlossenen Strategiepapier zur intensivierten Bekämpfung von Menschenhandel, Geldwäscherei und Strukturkriminalität (RRB Nr. 2025/799 vom 20. Mai 2025) liegt bereits ein aktueller Lagebericht vor, der – wie im vorliegenden Auftrag gefordert – eine umfassende Lagebeurteilung beinhaltet. Mit der Aufnahme der Bekämpfung der Strukturkriminalität als überge-

ordneten Schwerpunkt in den Legislaturplan 2025-2029 und dem Auftrag an die zuständigen kantonalen Dienststellen, die sie betreffenden Optimierungsmassnahmen gemäss Strategiepapier vertieft zu prüfen und umzusetzen, resultiert die Pflicht einer departementsübergreifenden koordinierten Vorgehensweise hinsichtlich zu treffender Massnahmen. Für die Kantonspolizei bedeutet dies eine zusätzliche Aufgabe mit einem zweckgebundenen zusätzlichen Personalbedarf. Die in der Kleinen Anfrage David Häner aufgezeigte prekäre Personalsituation und der bereits ausgewiesene steigende Personalbedarf ist unabhängig sowie zusätzlich zu den obenerwähnten Massnahmen zur Bekämpfung der Strukturkriminalität zu decken. Zusammenfassend erkennen wir keinen Bedarf einer zusätzlichen umfassenden Lage- und Strukturanalyse der Polizei Kanton Solothurn. Der Leistungsauftrag der Polizei leitet sich aus der Kernaufgabe des Staates ab, die Sicherheit zu gewährleisten. Die Schweizerische Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 (StPO; SR 312.0) und das Gesetz über die Kantonspolizei vom 23. September 1990 (KapoG; BGS 511.11) konkretisieren die Aufgaben und Kompetenzen der Polizei (insbesondere die §§ 1 bis 5 KapoG). Zudem ergeben sich für das Korps respektive die Polizeimitarbeitenden aufgrund der geltenden Anzeige- und Ermittlungspflichten (Legalitätsprinzip) sowie der stets komplexer werdenden Verfahrensregeln kaum mehr Handlungsspielräume. Wir erachten es aus diesen Gründen als zielführender, einen Bericht zu erstellen, welcher im Hinblick auf die anstehende Globalbudgetvorlage 2027-2029 die mittelfristige Entwicklung der Polizei mit Blick auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen aufzeigt und gleichzeitig der Politik eine längerfristige Perspektive bis 2035 bietet. Insbesondere sollen mit Blick auf die gegenwärtige und zukünftige Sicherheitslage die entsprechenden Handlungsfelder verbunden mit den Ressourcenvoraussetzungen dargestellt werden. Eine ausführliche Begründung des Ist-/Soll-Zustandes unter Berücksichtigung der Herausforderungen und Bedürfnisse soll die Grundlage für die Definition der notwendigen Personalressourcen für einen weiteren Zeithorizont und damit über die nächste Globalbudgetperiode hinaus umfassen. Bei den Rekrutierungszahlen ist dabei auch der wahrscheinliche zusätzliche Ressourcenbedarf des Bundesamtes für Polizei (fedpol) aufgrund der voraussichtlichen Bestandeserhöhung (vgl. u.a. Motion SIK-N «Strategische Aufstockung des Personalbestands des Fedpol. Nur so kann die nationale Sicherheit gewährleistet werden» 25.3941, angenommen im Nationalrat am 16. September 2025) zu berücksichtigen. Diesbezüglich ist pro memoria festzuhalten, dass der Bund aktuell keine Polizistinnen und Polizisten ausbildet, sondern diese nur rekrutiert. Aus diesen Gründen beantragen wir Erheblicherklärung mit geänderten Wortlaut.

4. *Antrag des Regierungsrates:* Erheblicherklärung mit geänderten Wortlaut:

1. Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Bericht zu erstellen, welcher die mittel- und langfristige Entwicklung der Polizei Kanton Solothurn mit Blick auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen aufzeigt. Dabei sind auch Abläufe auf das mögliche Potential für Effizienzsteigerungen zu überprüfen.
2. Im Rahmen der Globalbudget-Vorlage Polizei Kanton Solothurn 2027-2029 ist zu prüfen, ob neben der vorgesehenen Korpserhöhung gemäss IAFP (2026-2029) zusätzliche Polizistinnen und Polizisten für den Patrouillendienst einzuplanen sind.

b) Zustimmender Antrag der Justizkommission vom 29. Januar 2026 zum Antrag des Regierungsrats.

Eintretensfrage

Urs Huber (SP), Sprecher der Justizkommission. Der Auftrag von Kantonsrat David Häner fordert mehr Polizisten und Polizistinnen. Er möchte das Polizeikorps zur Stärkung der Präsenz und der Sicherheit aufstocken. Konkret fordert er für das laufende Globalbudget 2024 bis 2026: «sind zusätzlich zur bereits vorgesehenen Erhöhung weitere 15 Vollzeitstellen für den uniformierten Streifendienst der Kantonspolizei einzuplanen». In Punkt 2 fordert er weiter, dass eine umfassende Lagebeurteilung vorgenommen wird. Man könnte nun sagen, dass dieser Vorstoss bei Departement und Polizeikommando offene Türen einrennt. Das ist aber fast ein wenig untertrieben, weil es bei diesem Eingang gar kein Tor mehr hat. So sehr wünscht sich die Polizei, dass der Kantonsrat mehr Polizisten und Polizistinnen bewilligt. Das haben sie auch bei jeder passenden Gelegenheit gesagt und darauf hingewiesen. Der Kanton Solothurn hat bei der Polizei sowohl ein Haben- wie auch ein Sollproblem. Statistisch gesehen haben wir einen der kleinsten Bestände pro Kopf gemessen. Der Kanton Solothurn ist betreffend der Polizeidichte von Platz 22 auf Platz 23 noch weiter zurückgefallen. Wenn man einen gesamtschweizerischen Durchschnitt erreichen möchte - das wären etwa 200 Polizisten pro 100'000 Einwohner - würden wir bei 600 Polizisten landen. Aktuell haben wir 470 Polizisten. Das steht aber nicht zur Debatte. Wenn man die Kriminalitätslage betrachtet, sollten wir eigentlich einer der höchsten Bestände haben. Die Rechnung zu Haben und Soll geht also nicht auf. Wir sollten beim Haben vorwärts machen. Das sieht auch die Justizkommission mit grosser Mehrheit so. Nun gut, wie gesagt, ist das Tor weit offen. Trotzdem hätten wir auch bei einem Ja

zu diesem Vorstoss morgen noch nicht mehr Polizisten und Polizistinnen. Diese gibt es bekanntlich nicht auf Knopfdruck. Zuerst müssen sie rekrutiert und angestellt werden. Hinzu kommen eine einjährige Ausbildung an der Polizeischule Hitzkirch und eine einjährige interne Ausbildung. Als Erstes muss man in der Polizeischule Hitzkirch aber überhaupt einen Klassenplatz finden. Gleichzeitig werden Polizisten und Polizistinnen überall gesucht, insbesondere beim Bund, der sich einfach bei den anderen Polizeikorps bedient. Man könnte sich manchmal auch fragen, ob hier bei all dem Tempo Teufel der Teufel nicht immer schneller ist. Die Problematik ist und bleibt, dass es pro Fall immer mehr Ressourcen braucht. Die Polizisten und Polizistinnen brauchen heute für den gleichen Fall mehr Zeit und mehr formellen Aufwand als früher. Es ist zu hoffen, dass dieser Trend irgendwann gestoppt werden kann. Bei einem Ja braucht es zuerst eine Vorlage, damit das Geld für mehr Polizisten und Polizistinnen gesprochen wird und wirklich vorhanden ist. Es ist ein offenes Geheimnis, dass uns der Regierungsrat in Kürze mit einem neuen Globalbudget «Polizei» für die Jahre 2027 bis 2029 beehren oder beglücken wird - wie immer man das auch nennen will. Dabei verspricht uns der Regierungsrat, die beantragten Stellen, die wir hier mit dem geänderten Wortlaut quasi als Absichtserklärung diskutieren und beschliessen, zu prüfen. Im kommenden Globalbudget wird es ernst und konkret werden. Es braucht also schlussendlich zweimal ein Ja. Konkret stellt sich die Frage, was es denn mit diesen 15 zusätzlichen Stellen im Auftragsauftrag auf sich hat. Für eine reine Patrouillentätigkeit rund um die Uhr braucht es 15 Polizisten und Polizistinnen. Sie wären nicht dauernd unterwegs, sondern am Donnerstag, Freitag und Samstag an bestimmten Orten, wo es zwei oder drei Patrouillen braucht. Ich werde keine weiteren Ausführungen dazu machen, dass es zu einfach gesagt ist, wenn man einfach mehr Patrouillen will. Alles, was bei dieser Arbeit anfällt, muss protokolliert, weiterverarbeitet und untersucht werden. Ansonsten bleiben diese Fälle - plakativ gesagt - einfach liegen. Wir sind nun im Mai 2026. Es ist unmöglich, den Auftrag für das laufende Globalbudget wortwörtlich umzusetzen. Das habe ich bereits erläutert. Das neue Globalbudget überholt quasi den Auftrag. Zudem ist es wohl auch logischer, wie vorgeschlagen einen Bericht zu erstellen. Damit kann man im Hinblick auf das neue Globalbudget eine mittelfristige Entwicklung auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen und eine langfristige Perspektive bis 2035 bieten. Dieser Bericht sollte bis Ende Juni 2026 fertiggestellt sein, also rechtzeitig für unsere Diskussion über das nächste Globalbudget. Darin wird man sich auch zum Thema Effizienz äussern. Der Polizeikommandant hat aber darauf hingewiesen, dass man dauernd versucht, effizienter zu werden. Bei der vergleichsweise tiefen Polizeidichte ist das nachvollziehbar. Aus meiner Erfahrung in all diesen Jahren stimmt das auch. In der Diskussion wurde auch darauf hingewiesen, dass die Begehren der Polizei in den vergangenen Globalbudgets meistens nicht vollständig erfüllt wurden. Wenn man das früher gemacht hätte, wären wir jetzt wenigstens vielleicht auf Platz 20. Die Justizkommission stimmt dem Auftrag mit 11:0 Stimmen bei einer Enthaltung zu. David Häner hat seinen Wortlaut zugunsten des geänderten Wortlauts bereits an dieser Sitzung zurückgezogen.

David Häner (FDP). Die Sicherheit der Bevölkerung ist kein Nice-to-have. Sie ist eine der absolut zentralen Kernaufgaben unseres Staates. Wenn wir uns die nackten Zahlen anschauen, die der Regierungsrat in der Beantwortung der Kleinen Anfrage geliefert hat, dann muss man kein Sicherheitspolitiker sein, um zu erkennen, dass wir ein Defizit haben. Die Polizeidichte in unserem Kanton ist im Vergleich zur Kriminalitätsbelastung schlicht zu tief. Die Antwort auf die Kleine Anfrage war ein Weckruf. Wenn Polizisten und Polizistinnen mehr Zeit mit Administration als mit Patrouillen verbringen, dann stimmt das System nicht mehr. Sicherheit braucht Präsenz, aber Sicherheit braucht auch Effizienz. Innerhalb unserer Fraktion gibt es durchaus auch kritische Stimmen, die ein blindes Stellenwachstum ablehnen, wenn es nicht mit Kompensationen oder Prozessoptimierungen einhergeht. Diese Skepsis ist berechtigt und fliesst in die Forderungen ein. Der zweite Teil des Auftrags ist daher zentral, weil er eine Effizienzüberprüfung und die Herausforderungen der aktuellen Gegebenheiten vorsieht. Es darf kein Papiertiger sein. Wir müssen die internen Abläufe und insbesondere die Schnittstellen zur Staatsanwaltschaft unter die Lupe nehmen. Die Prozesse müssen standardisiert und digitalisiert werden, damit die Fallbehandlung beschleunigt wird. Das Ziel muss sein: weniger Büro, mehr Strasse. Wir unterstützen den Weg, einen Bericht zu erstellen, der eine Perspektive bis ins Jahr 2035 aufzeigt. Wir müssen heute wissen, wie viele Polizisten und Polizistinnen wir in den nächsten Jahrzehnten brauchen, um der Bevölkerung die nötige Sicherheit zurückzugeben. Aber wir müssen auch wissen, wie diese Polizisten durch moderne Strukturen entlastet werden können. Nur wenn Personalaufstockung und Effizienzsteigerung gekoppelt werden, handeln wir staatspolitisch und finanziell verantwortlich. Die grosse liberale Fraktion steht hinter unserer Polizei und hinter der Sicherheit unserer Bürger und dankt der ganzen Kantonspolizei Solothurn für ihre gute und wichtige Arbeit. Wir werden dem Auftrag grossmehrheitlich zustimmen.

Karin Kissling (Die Mitte). Der Auftrag von David Häner zur Aufstockung der Kantonspolizei greift ein Anliegen auf, das auch wir als Fraktion Mitte-Fraktion. Die Mitte – EVP grundsätzlich verstehen und teilen. Die Ausgangslage ist klar. Der Leistungsumfang der Polizei hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Gleichzeitig bestehen gesetzliche Verpflichtungen, die es nicht erlauben, Aufgaben zu reduzieren oder wegzulassen. Hinzu kommt auch eine zunehmende Kriminalität, die neue Herausforderungen mit sich bringt. Deshalb ist es nachvollziehbar und richtig, dass mehr sichtbare Präsenz und eine stärkere Patrouillentätigkeit gefordert werden. Ebenso unterstützen wir die verstärkte Bekämpfung der strukturierten Kriminalität – ein Thema, das auch wir wiederholt betont haben. Der Ansatz des Auftraggebers greift ein reales und dringendes Bedürfnis auf. Gleichzeitig zeigt die Antwort des Regierungsrats nachvollziehbar auf, dass eine solche Aufstockung nicht kurzfristig umgesetzt werden kann, so wie das der Kommissionssprecher auch ausgeführt hat. Der Aufbau von Polizeikräften folgt einem klaren Prozess, der Zeit und sorgfältige Planung erfordert. Zudem müssen zusätzliche Stellen im ordentlichen Verfahren geprüft und finanziert werden. Es handelt sich also nicht nur um eine Frage des Wollens, sondern auch um eine Frage der verantwortungsvollen und nachhaltigen Umsetzung. Aus diesem Grund erachten wir den angepassten Wortlaut des Regierungsrats als sinnvoll. Er trägt dem Anliegen Rechnung, ohne falsche Erwartungen an die zeitliche Umsetzung zu wecken. Wir unterstützen diesen Weg und stärken damit unsere Kantonspolizei gezielt und realistisch. Erfreulich ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Bevölkerung dem neuen Kapo-Stützpunkt zugestimmt hat. Dieses Ja ist es ein wichtiges Signal und ein weiterer Baustein dafür, dass unsere Polizei ihre Aufgaben langfristig wirkungsvoll, verlässlich und flächendeckend erfüllen kann. Damit sind hoffentlich auch Effizienzsteigerungen und Optimierungen möglich, wie sich das die liberale Fraktion wünscht. Zusammenfassend verstehen wir das Anliegen, wir teilen die Zielsetzung und deshalb unterstützen wir den pragmatischen und verantwortungsvollen Weg des Regierungsrats und stimmen dem Auftrag mit dem geänderten Wortlaut einstimmig zu.

Anna Engeler (GRÜNE). Wir sind froh, dass inzwischen nur noch der geänderte Wortlaut des Regierungsrats vorliegt. Wir sind der Meinung, dass der Globalbudgetzyklus von drei Jahren kurz genug ist, um auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren. Schon bei der Planung der laufenden Globalbudgetperiode war bekannt, dass der Kanton Solothurn im kantonalen Vergleich eine eher geringe Polizeidichte aufweist, und dies bei gleichzeitig hohen Herausforderungen durch die spezielle Geografie und Infrastruktur, insbesondere bei der Verkehrsanbindung. Aber gerade wegen des langwierigen Prozesses, Polizisten und Polizistinnen überhaupt auszubilden oder zu rekrutieren, macht eine langfristige Planung umso mehr Sinn. Für uns gibt es keinerlei Anhaltspunkte, wieso die Planung der Pensen bei der Polizei anders als in anderen Bereichen gesondert zum regulären Globalbudgetzyklus erfolgen soll. Man darf durchaus auch bemerken, dass dieselben Parteien, die in der Budgetdebatte jede zusätzliche Stelle heftig bekämpfen, hier plötzlich ausserordentlich fast schon eine Carte blanche für weitere Stellen bei der Polizei ausstellen wollen. Wir sind nicht gegen die Stärkung der Polizei. Wir anerkennen durchaus, dass Handlungsbedarf besteht und die Präsenz bei der Patrouille ein wichtiges Element zur Sicherstellung des Leistungsauftrags ist. Wie wir bei der Debatte zum Legislaturplan, bei der es einen ähnlichen Planungsbeschluss gab, gesagt haben, sehen wir es allerdings äusserst kritisch, dass man Vorgaben macht, wie die Ressourcen einzusetzen sind. Dieser Auftrag fordert gezielt Ressourcen für den Patrouillendienst. Dieser Zweckbindung stehen wir kritisch gegenüber. Der Leistungsauftrag der Polizei ist extrem breit und es ist kein gutes Zeichen, die einzelnen Aufgaben gegeneinander auszuspielen. Es müssen alle Aufgaben erfüllt werden, um die Sicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten. Patrouillen, Bekämpfung von häuslicher Gewalt, Cyberkriminalität, Strukturkriminalität, organisierter Drogenhandel – die Liste lässt sich endlos fortführen. Wir sehen es als Kernaufgabe des Polizeikommandanten, die verfügbaren Ressourcen so einzusetzen, dass der Leistungsauftrag bestmöglich erfüllt werden kann. Selbstverständlich müssen wir dafür auch die politischen Voraussetzungen schaffen, damit das möglichst effizient geschehen kann und unser Korps so wenig wie möglich durch administrative Prozesse belastet wird, sondern sich auf die Prävention und auf die Verbrechensbekämpfung sowie auf die Sicherstellung der öffentlichen Ordnung fokussieren kann. Aus den gemachten Überlegungen werden wir dem Auftrag in der vorliegenden Form des Regierungsrats einstimmig zustimmen und wir sind gespannt auf die Budgetdebatte Ende Jahr. Wir helfen gerne mit, die Polizei bedarfsgerecht auszustatten. Auch wir bedanken uns bei der Polizei, dass sie schon heute das Bestmögliche mit den knappen Ressourcen macht, die ihr zur Verfügung stehen.

Jennifer Rohr (SVP). Ich möchte nicht unnötig lange ausholen, es wurde bereits vieles gesagt. Daher fasse ich zusammen: Die Bürokratie ist riesig, aber es liegt weitgehend nicht in unserer Macht, dort etwas zu ändern. Mit diesem Bericht hat man hoffentlich die Chance herauszufinden, wo es Potential für Effizienzsteigerungen gibt und wo man ansetzen kann. Vor allem haben wir während der Abstimmung

zum Kapo-Neubau immer wieder gehört, dass mehr Polizisten an der Front gewünscht sind. Ein Stellenaufbau in diesem Bereich wird als wichtig erachtet. Die SVP-Fraktion befürwortet, dass das gut aufgeleitet und zeitlich realistisch umgesetzt werden kann, damit wir unsere Polizei stärken können.

Matthias Racine (SP). Wir danken David Häner herzlich für seinen Auftrag. Wir danken auch dem Regierungsrat für den Prüfauftrag, der mit dem geänderten Wortlaut übriggeblieben ist. Zudem danken wir der Polizei für ihre tägliche Arbeit. Auch uns von der Fraktion SP/Junge SP ist die Sicherheit der Bevölkerung im Kanton ein grosses Anliegen. Deshalb hätten wir dem Originalwortlaut zustimmen können und sofort 15 Polizisten und Polizistinnen eingestellt. Das wäre unbestrittenermassen nötig. Das zeigen die Zahlen. Der Kommissionssprecher hat es bereits erwähnt: Rang 23 ist fast die rote Laterne. Er auch bereits eine erste Rechnung gemacht. Nach meiner Rechnung fehlen ebenfalls 130 Polizisten und Polizistinnen. Da wäre eine Aufstockung um 15 Personen nicht alle Welt. Es wäre aber ein guter erster Schritt, um sich in Richtung Schweizer Durchschnitt zu bewegen. Aber leider geht das nicht so schnell. Polizisten und Polizistinnen kann man nicht einfach aus dem Hut zaubern. Ende März wurden zwölf neue Polizisten und Polizistinnen vereidigt. Als Mitglied der Justizkommission durfte ich an der Vereidigung teilnehmen. Dort habe ich vom Kommandanten der Kantonspolizei erfahren, dass neun von den zwölf neu vereidigten Polizisten die Abgänge durch Pensionierungen und Fluktuation decken und dem Korps also drei zusätzliche Polizistinnen und Polizisten zur Verfügung stehen. Das zeigt, dass der Personalaufbau bei der Polizei Planung und vor allem auch Zeit braucht. Selbstverständlich braucht es auch gute Arbeitsbedingungen. Darüber haben wir vor dem 8. März 2026 intensiv diskutiert und dem Kapo-Neubau zugestimmt. Gegen eine effiziente Gestaltung der Abläufe haben wir überhaupt nichts einzuwenden. Ich denke, dass das für die Kantonspolizei schon heute zum Tagesgeschäft gehört, gezwungenermassen wegen der knappen Personalressourcen. Aber wie und wo das Personal eingesetzt und wie der Betrieb organisiert wird, sollten wir dem Polizeikommando überlassen. Sie sind am nächsten dran. Wir sind uns hier im Saal über alle Fraktionen hinweg einig, dass die Polizeidichte im Kanton Solothurn zu tief ist. Die Erwartungen, die an die Polizei gestellt werden, können heute nicht alle erfüllt werden. Erwartungen sind beispielsweise Prävention, Verhinderung von Straftaten, Gewährleistung der Sicherheit, Durchsetzen des Rechts, Bekämpfung von Drogenhandel, Geldwäscherei, Menschenhandel etc. Die Liste wäre noch lang. Dazu braucht es mehr Polizisten und Polizistinnen. Wir gehen davon aus, dass bei der Behandlung des neuen Globalbudgets «Polizei» für die Jahre 2027 bis 2029 den Worten von heute auch Taten folgen. Wir werden dem neuen Globalbudget «Polizei» durch das entsprechende Drücken des Abstimmungsknopfs zustimmen. So können die zusätzlichen und nötigen Stellen für die Polizei geplant und geschaffen werden. Wir werden dem geänderten Wortlaut zustimmen.

Nadine Vögeli (SP). Es freut mich sehr, dass jetzt offenbar fast alle verstanden haben, dass die Polizei mehr Ressourcen braucht. Seitens des Personalverbands der Polizei Kanton Solothurn weisen wir seit Jahren darauf hin. Ich hatte manchmal das Gefühl, dass man es gar nicht mehr sagen muss, weil es ohnehin nichts bringt. Aber offenbar ist es nun doch bei fast allen angekommen. Das freut mich sehr. Matthias Racine hat vorhin erwähnt, dass es mit dem Sprechen der Stellen allein noch nicht gemacht ist. Man muss die Leute zuerst finden und man muss vor allem die Abgänge ersetzen, die nun altershalber erfolgen. Es wird nicht ganz einfach sein, diese Stellen auch aufzubauen, wenn sie mit dem neuen Globalbudget gesprochen werden. Ich bin sehr froh, dass der Regierungsrat den geänderten Wortlaut eingebracht hat. Aus meiner Sicht ist es nicht sehr sinnvoll, wenn man sagt, wo die Stellen genau eingesetzt werden müssen. Wenn wir im Vorstand des Personalverbands darüber diskutieren, ist klar, dass alle Abteilungen der Polizei unter sehr hohem Aufwand leiden und oftmals an den Anschlag kommen. Daher bringt es nichts, wenn man nur den Patrouillendienst aufstockt, obwohl dieser natürlich auch extrem belastet ist. Aber ich hoffe sehr, dass wir diese Stellen zeitnah besetzen oder nachausbilden können, damit die Polizei endlich etwas mehr entlastet wird.

Susanne Schaffner (Vorsteherin des Departements des Innern). Mir bleibt nur, für die Voten zu danken. Es freut mich sehr, dass das Vertrauen in die Polizei da ist und dass auch gesehen wird, wo die Bedürfnisse und wo die Probleme sind. Wir werden, wie das der Sprecher der Justizkommission gesagt hat, dafür sorgen, dass der Bericht noch unter der Ägide des abtretenden Kommandanten fertiggestellt wird. Der Bericht muss im Juni vorliegen und anschliessend dem Regierungsrat vorgestellt werden. Auch Sie werden den Bericht erhalten. Ich denke, dass das, was Sie an Bedürfnissen geäussert haben, darin abgebildet sein respektive spätestens mit dem Globalbudget begründet wird.

Abstimmung [Details siehe Anhang A, Abstimmung Nr. 16]

Für Erheblicherklärung	92 Stimmen
Dagegen	1 Stimme
Enthaltungen	2 Stimmen

I 0239/2025

Interpellation Fraktion GRÜNE: Einsatz von Lärmblitzern gegen zu laute Motoren

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 11. November 2025 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 17. Februar 2026:

1. Vorstosstext: Immer wieder gibt es Klagen betreffend absichtlich oder unnötig verursachtem Strassenlärm. Die Verursachenden sind insbesondere sogenannte Autoposer und gewisse Motorräder. Übermässiger Motorenlärm ist eine wachsende Belastung für Bevölkerung und Umwelt. Studien zeigen klar, dass dauerhafte oder punktuelle Lärmbelastungen das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck, Schlafstörungen und Stress erhöhen. Besonders störend ist bewusst verursachter Fahrzeuglärm – etwa durch manipulierte Auspuffanlagen, hochtouriges Fahren oder das absichtliche Aufheulenlassen von Motoren. Dank der modernen Motorentechnik und den lärmarmen Fahrbelägen reduzierte sich der Lärmpegel in den letzten Jahren wahrnehmbar. In den städtischen Räumen kehrt das Wohnen zurück. Dieser positive Trend ist gefährdet. Wir streben lebendige Orte mit geringer Belastung an. Gemäss Art. 42 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG) und Art. 33 Verkehrsregelverordnung (VRV) sind Fahrzeuglenkende verpflichtet, jede vermeidbare Belästigung – insbesondere durch Lärm – zu unterlassen. Nach Art. 54 SVG kann die Polizei sogar den Führerausweis oder das Fahrzeug einziehen, wenn solcher vermeidbarer Lärm verursacht wird. Die gesetzliche Grundlage besteht somit längst – das Problem liegt im Vollzug. Pilotversuche in anderen Kantonen wurden inzwischen durchgeführt: Der Kanton Genf hat mit dem System Hydre (2023/24) erfolgreich gezeigt, dass laute Fahrzeuge zuverlässig erkannt werden können. Die Pilotprojekte in Genf, Waadt, Basel-Landschaft und Zürich haben bestätigt, dass die Geräte technisch ausgereift sind und sich sowohl zur Prävention als auch zur Sanktionierung eignen. Der Regierungsrat wird deshalb gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie können die Resultate der inzwischen abgeschlossenen Pilotversuche mit Lärmblitzern in anderen Kantonen für den Kanton Solothurn nutzbar gemacht werden?
2. Ist der Kanton Solothurn bereit, ebenfalls einen (Pilot)-Versuch durchzuführen?
3. Müssen zum regelmässigen Einsatz von Lärmblitzern im kantonalen Recht Anpassungen vorgenommen werden? Falls ja, welche?
4. Welche weiteren Massnahmen zur wirksamen Bekämpfung von übermässigem Motorenlärm können ergriffen werden, z.B.
 - a. strengere Ahndung von technischen Änderungen
 - b. Sensibilisierungskampagnen
 - c. weitere

2. Begründung: Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates: Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme zur Interpellation I 0109/2025 von Michael Grimbichler (Die Mitte, Gempen): Wie können die Lärmbelastungen durch Poser auf der Gempenstrasse reduziert werden? die negativen Auswirkungen von übermässigem Verkehrslärm anerkannt und darauf hingewiesen, dass er die vom Bundesrat beschlossenen Anpassungen mehrerer Rechtsgrundlagen begrüsst, mit denen übermässiger Fahrzeuglärm einfacher und wirksamer sanktioniert und der Vollzug verbessert werden kann. Diese Haltung gilt nach wie vor: Der Regierungsrat hält die vom Bundesrat beschlossenen Massnahmen zum Gesundheitsschutz und zur Verbesserung der Lebensqualität als erforderlich und wichtig.

3.1 Zu den Fragen

3.1.1 Zu Frage 1: Wie können die Resultate der inzwischen abgeschlossenen Pilotversuche mit Lärmblitzern in anderen Kantonen für den Kanton Solothurn nutzbar gemacht werden? Die Polizei Kanton Solothurn verfolgte die Pilotversuche aufmerksam. Die Erkenntnisse der abgeschlossenen Versuche (Kantone Genf und Basel-Landschaft) zeigen, dass nur qualitativ hochwertige Geräte den von Fahrzeugen verur-

sachten übermässigen Lärm zuverlässig von anderen Lärmquellen unterscheiden können. Je dichter besiedelt ein Gebiet ist, desto höhere technische Anforderungen müssen die eingesetzten Lärmblitzer erfüllen. Der laufende Pilotversuch der Stadt Zürich legt auf diese Thematik besonderes Augenmerk.

3.1.2 Zu Frage 2: Ist der Kanton Solothurn bereit, ebenfalls einen (Pilot)-Versuch durchzuführen? Der Regierungsrat erachtet die Durchführung eines weiteren, eigens für den Kanton Solothurn zu konzipierenden Lärmblitzer-Pilotversuchs als unnötig. Aus den abgeschlossenen Versuchen liegen die wesentlichen Erkenntnisse vor. Im Übrigen hat der Bundesrat am 12. Dezember 2025 den Bericht zu Instrumenten gegen übermässigen Fahrzeuginlärm des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Kenntnis genommen. Aufgrund ihrer im Bericht aufgezeigten technischen und rechtlichen Hürden lehnt der Bundesrat Lärmblitzer ab. Demgegenüber empfiehlt er den Einsatz von Lärmdisplays. Unter der Leitung des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) wurde bereits 2020 in Metzerlen (SO) ein Pilotprojekt mit Lärmdisplay durchgeführt. Es zeigt sich, dass alleine das Aufstellen von Lärmdisplays am Strassenrand einen positiven Einfluss auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden hat und zu einer messbaren Minimierung der Lärmbelastung führen kann. Allerdings gibt es im Gegensatz zu Speeddisplays (noch) keine einheitlichen Referenzwerte (analog Geschwindigkeitslimiten). Der dargestellte Dezibelwert ist für Fahrzeuglenkende nicht leicht einzuordnen und vermittelt auch bei ergänzender Darstellung durch ein Smiley (lächelnd oder enttäuscht) keine hinreichende Orientierung. Zudem lädt er auch zum Austesten ein. Die Polizei Kanton Solothurn wird deshalb im Moment von dieser Möglichkeit nur zurückhaltend Gebrauch machen.

3.1.3 Zu Frage 3: Müssen zum regelmässigen Einsatz von Lärmblitzern im kantonalen Recht Anpassungen vorgenommen werden? Falls ja, welche? Die Strassenverkehrsgesetzgebung ist auf Bundesebene geregelt. Der Regierungsrat hat in seiner Antwort auf Frage 3 der in den Vorbemerkungen genannten Interpellation I 0109/2025 auf die aktuell fehlende eidgenössische Rechtsgrundlage für den regelmässigen Einsatz von Lärmblitzern hingewiesen. Mit Vorliegen des Berichts des UVEK und den Empfehlungen des Bundesrates erübrigen sich weitere Erörterungen.

3.1.4 Zu Frage 4: Welche weiteren Massnahmen zur wirksamen Bekämpfung von übermässigem Motorenlärm können ergriffen werden, z.B. a. strengere Ahndung von technischen Änderungen, b. Sensibilisierungskampagnen, c. weitere: Aktuell gehen die Behörden wie folgt gegen übermässigen Motorenlärm vor: Die Polizei führt im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten gezielt an neuralgischen Orten Kontrollen durch. Sie stellt Fahrzeuge mit nicht typengeprüften Anbauteilen oder unzulässigen technischen Abänderungen zuhanden der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) sicher und verzeigt die jeweiligen Fahrzeughalter/-innen. Effektive Polizeikontrollen werden allerdings durch technische Weiterentwicklungen erschwert, indem übermässiger Motorenlärm heutzutage nicht mehr alleine durch speziell angebrachte, von der Polizei feststellbare Motorenteile verursacht wird, sondern vermehrt durch ein- und ausschaltbare Software-Tunings, die im Rahmen einer Polizeikontrolle weder erkenn- noch messbar sind. Wenn die Polizei eine übermässigen Lärm verursachende Fahrweise wahrnimmt und wenn Dritte solche Wahrnehmungen der Polizei melden, erfolgt stets eine Anzeige an die Staatsanwaltschaft. Diese ahndet Widerhandlungen konsequent, das absichtliche Aufheulenlassen des Motors beispielsweise wird in der Regel auch bei Ersttäter/-innen mit einer Busse von CHF 200.00 bestraft. Die MFK unterzieht die sichergestellten Fahrzeuge einer technischen Expertise, wobei das Fahrzeug erst nach vollständiger, auf Kosten der verantwortlichen Person vorgenommener Wiederherstellung des gesetzeskonformen und typengeprüften Zustands wieder für den Verkehr zugelassen wird. Auch im Rahmen der Nachprüfungen von Fahrzeugen gewährleistet die MFK die Kontrolle der bestehenden gesetzlichen Vorgaben. Sie prüft die Fahrzeuge und die Zubehöranlagen hinsichtlich ihrer Konformität gründlich und nimmt Messungen vor. Festgestellte Mängel werden stets konsequent geahndet, dennoch ist die Beanstandungsquote niedrig, weil kaum je ein Fahrzeug mit einer tatsächlich illegalen Auspuffanlage zur Nachprüfung vorgeführt wird. Vielmehr sind die Anlagen entweder formal konform oder sie werden im Hinblick auf die Nachkontrolle gezielt zurückgebaut. Zudem ermöglichen moderne elektronische Steuerungen das gezielte Abschalten lärm erhöhender Funktionen, so dass sie im Prüfprozess nicht erkannt werden können. In seiner Stellungnahme zur Interpellation I 0109/2025 äusserte sich der Regierungsrat auch zu weiteren lärmreduzierenden Massnahmen (bspw. Temporeduktionen). Zu den hier vorgeschlagenen Massnahmen kann dazu noch Folgendes ergänzt werden:

a. Technische Änderungen an Fahrzeugen sind melde- und prüfpflichtig. Eine generelle Verschärfung der gesetzlichen Vorgaben erscheint nicht realistisch, da in der Schweiz bereits tiefe Grenzwerte gelten und überdies die Harmonisierung mit der Europäischen Union zu gewährleisten ist. Zudem erachtet der Regierungsrat eine strengere Ahndung technischer Abänderungen aus kriminologischen Überlegungen derzeit als nicht sinnvoll. Denn eine general-präventive, abschreckende Wirkung hängt weniger von der Höhe der Strafe, als vielmehr vom Grad der Wahrscheinlichkeit ab, von der Polizei kontrolliert und überführt sowie von den Strafbehörden sanktioniert zu werden.

b. Lärmdisplays beeinflussen das Fahrverhalten positiv (vgl. Antwort auf Frage 2) und dürften zudem zu einer allgemeinen Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden beitragen. Als sinnvoll erachten wir, die Lärmproblematik ebenfalls in die Sensibilisierungskampagnen (bspw. Raserprävention durch die Polizei Kanton Solothurn in den Berufsschulen) einfließen zu lassen. Prüfwert erscheint uns ausserdem die Kontaktaufnahme mit dem Fahrlehrer/-innen-Verband Schweiz (FVS). Angehende Fahrzeuglenkende sollten von Beginn weg und in der persönlichen Ausbildung in der lärmvermeidenden Fahrweise geschult werden.

c. Neben der Installation von Lärmdisplays (vgl. Antwort auf Frage 2) sind für besonders exponierte Orte bauliche Lärmschutzmassnahmen sowie bei anstehenden Strassensanierungen die Verwendung von Flüsterbelag zu prüfen. Durch seine spezifische Eigenschaft lässt sich der Fahrbahnlärm, der hauptsächlich durch das Abrollgeräusch der Reifen entsteht, merkbar reduzieren. Erfolgsversprechend für die wirksame Bekämpfung von übermässigem Motorenlärm dürfte die aufeinander abgestimmte Kombination mehrerer dieser Massnahmen sein.

Christof Schauwecker (GRÜNE). Wir möchten uns beim Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen zu unserer Interpellation betreffend dem Einsatz von Lärmblitzern bedanken. Wir nehmen zur Kenntnis, dass in unserem Kanton die laufenden Pilotversuche in anderen Kantonen zu Lärmblitzern beobachtet werden. Wir teilen daher auch die Einschätzung, dass bei uns im Kanton ein weiterer Pilotversuch nicht unbedingt angezeigt ist. Pilotversuche braucht es nur, wenn etwas noch nicht wirklich erprobt ist. Wir erwarten, dass auch im Kanton Solothurn Lärmblitzer gezielt eingesetzt werden können, sobald die gesetzlichen Vorgaben zum systematischen Einsatz von Lärmblitzern auf nationaler Ebene vorhanden sind. Wir würden uns jedoch durchaus ein wenig mehr Eigeninitiative des Kantons in dieser Thematik wünschen. Zum Thema «Weitere Massnahmen» nehme ich - auch wenn es nur in einer kleineren Klammerbemerkung geschrieben steht - genugtuend zur Kenntnis, dass Temporeduktionen zwecks Verminderung von Strassenlärm genannt werden. Jedoch können Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ihren Motor auch bei Tempo 30 aufheulen lassen. Darum geht es hauptsächlich, wenn man über Autolärmpoker spricht. Zu den erwähnten Lärmdisplays: Displays sensibilisieren nicht nur, sondern sie können auch motivieren, einen gewissen Grenzwert bewusst zu überschreiten. Ich nehme hier den vor Kurzem ernannten obersten Velofahrer des Kantons als Beispiel. Bei mir im Quartier haben wir Tempo 20. Auf meinem Heimweg vom Bahnhof befinden sich zwei Tempodisplays. Ich ertappe mich fast jeden Tag dabei, dass ich mehr oder weniger bewusst die Tempolimits überschreite und freue mich insgeheim, wenn die Zahl auf dem Display rot wird, auch wenn ich die Farbe Grün grundsätzlich bevorzuge. Ich könnte mir also gut vorstellen, dass sich durch Lärmdisplays der eine oder die andere herausgefordert fühlt zu testen, was möglich ist und wie viele Dezibel erreicht werden können. In Absprache mit dem Erstunterzeichner, Fraktionskollege Heinz Flück, kann ich an dieser Stelle die teilweise Befriedigung ausdrücken.

Markus Dietschi (FDP). Die gestellten Fragen wurden vom Regierungsrat zufriedenstellend beantwortet. Die liberale Fraktion sieht bei diesem Thema keinerlei Handlungsbedarf. Es braucht auch keinen weiteren Pilotversuch. Die Polizei kann zusammen mit der Motorfahrzeugkontrolle wirksam gegen Fahrzeuge mit nicht typengeprüften Anbauteilen oder unzulässigen technischen Abänderungen vorgehen. Technisch ist es heute zwar möglich, noch etwas mehr Lärm zu machen, aber dagegen nützen auch Lärmblitzer nichts.

Roger Spichiger (SP). Die Fraktion SP/Junge SP dankt der Fraktion GRÜNE für diese Interpellation. Unnötiger und übermässiger Motorenlärm - dieses Thema bewegt viele Menschen, im Alltag manchmal unmittelbar. Ich sage es ganz ehrlich: Ich kann dem satten Sound eines V8-Motors sehr wohl einiges abgewinnen. Das klingt durchaus cool (*Heiterkeit im Saal*). Ein schöner Klang eines Motors ist für mich nicht per se ein Problem. Aber wie bei vielen Dingen im Leben gilt auch hier, dass man es nicht übertreiben soll. Zwischen einem schönen Motorensound und absichtlich provoziertem Lärm liegen hörbare Welten. Wenn Motoren unnötig aufheulen, wenn Auspuffanlagen knallen und wenn Fahrzeuge mitten in der Nacht durch Wohnquartiere posen, hat das nichts mit Fahrfreude zu tun, sondern es ist nur rücksichtslos. Gerade dort, wo viele Menschen wohnen, schlafen, sich erholen oder krank sind, ist Lärm nicht einfach eine Nebensache. Es beeinträchtigt tatsächlich die Lebensqualität. Für uns ist klar, dass die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben ausser Frage steht. Wer Vorschriften missachtet und sein Fahrzeug illegal verändert oder wer bewusst vermeidbaren Lärm verursacht, soll kontrolliert und sanktioniert werden. Die entscheidende Frage ist aber, mit welchen Mitteln wir das wirksam, verhältnismässig und rechtsstaatlich sauber machen. Bei den Lärmblitzern sollte man im Moment eher zurückhaltend sein. Auf den ersten Blick ist die Idee bestechend einfach. Wer zu laut ist, wird erfasst, ähnlich wie beim Tempo. Nur

ist Lärm technisch und rechtlich deutlich schwieriger zu erfassen als die Geschwindigkeit. Ein Messwert alleine sagt noch nicht, ob der Lärm durch ein Fehlverhalten oder durch ein legal zugelassenes Fahrzeug durch die Fahrbahn, das Wetter, die Umgebung oder eine andere Lärmquelle entstanden ist. Die bisherigen Erfahrungen zeigen genau diese Schwierigkeiten. Aus Pilotversuchen wurden zwar wichtige Erkenntnisse gewonnen, aber es gab auch Fehlzusammenhänge und Unsicherheiten. Wenn ein System durch Umgebungsgeräusche wie Rasenmäher, Fluglärm oder andere Faktoren beeinflusst werden kann, ist es für eine automatische Sanktionierung noch nicht genügend belastbar. Gerade im Bereich der Straf- und Ordnungsbussen müssen wir sehr sorgfältig sein. Eine Busse muss beweissicher sein. Es darf also nicht sein, dass jemand gebüsst wird, der sich korrekt verhalten hat. Deshalb teilen wir die Einschätzung, dass die heutigen Lärmblichter technisch noch nicht dort sind, wo sie für einen regelmässigen, automatischen Vollzug sein müssten. Das heisst aber nicht, dass wir untätig bleiben müssen. Im Gegenteil, wir brauchen gezielte Kontrollen an neuralgischen Orten. Wir brauchen eine konsequente Nachprüfung bei Verdacht auf illegale technische Veränderungen. Bei den jungen Fahrzeuglenkenden braucht es eine Sensibilisierung, auch in der Fahrausbildung. Wir können mit Lärmdisplays oder mit ähnlichen Massnahmen arbeiten und sie dort aufstellen, wo es sinnvoll ist – nicht als Allerweltheilmittel, sondern als Teil eines Massnahmenpakets. Die technische Entwicklung sollten wir weiter beobachten. Es könnte sein, dass uns später wirklich bessere Schallortungssysteme oder Lärmblichter zur Verfügung stehen – Systeme, die dann zuverlässig zwischen Fahrzeug, Fahrverhalten und Umgebungslärm unterscheiden können. Wenn man solche Systeme homologiert, rechtssicher und praxistauglich hat, kann man diese Diskussion gerne wieder aufnehmen. Ein Punkt wird aus unserer Sicht aber in der ganzen Diskussion manchmal ausser Acht gelassen. Rein statistisch wird sich das Problem mit der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugbestände verändern. Elektrofahrzeuge lösen zwar nicht jedes Lärmproblem, denn Reifen- und Abrollgeräusche bleiben. Aber der klassische Lärm von lauten Verbrennungsmotoren wird mit der Zeit tendenziell statistisch abnehmen. Insbesondere die besonders auffälligen Motorengeräusche werden aus diesem Grund an Häufigkeit und Anzahl längerfristig weniger werden.

Sarah Schreiber (Die Mitte). Roger Spichiger hat mir mein Votum quasi vorweggenommen. Daher werde ich mich sehr kurzhalten. Aus Sicht der Mitte-Fraktion. Die Mitte – EVP sind die erwähnten Lärmdisplays eine interessante Möglichkeit, die wir als verfolgenswert erachten. Im Moment ist das technische Problem dieser Lärmdisplays aber, dass sie auch jedes Nebengeräusch mit aufzeichnen und man nicht unterscheiden kann, ob es nun wirklich ein Motorengeräusch war, das man aufgenommen hat oder nicht. Das genügt den rechtsstaatlichen Grundsätzen noch bei Weitem nicht. Deshalb liegt auch noch keine rechtliche Grundlage für einen Einsatz solcher Lärmdisplays vor. Das Argument gegen die Lärmdisplays, dass man gute und schlechte Werte noch zu wenig kennt und sie deshalb auch noch nicht so aussagekräftig sind, ist sicher ein Problem, das schnell gelöst wäre. Damit hier im Saal alles wissen, wie viele Dezibel noch zulässig wären: Ein normales Gespräch zwischen zwei Menschen ist 50 Dezibel bis 60 Dezibel laut und eine laute Strasse 70 Dezibel bis 80 Dezibel. Der maximal erlaubte Grenzwert für einen normalen Personenwagen dürfte künftig bei etwa 75 Dezibel liegen, bei einem schweren Lastwagen bei etwa 80 Dezibel. In der Zwischenzeit gibt es die in der Beantwortung des Regierungsrats erwähnten Massnahmen. Für uns sind insbesondere die Polizeikontrollen an den neuralgischen Stellen sehr wichtig, auch wenn sich unter den «Gäselern» oder Posern teilweise schnell herumspricht, wo die Polizei Kontrollen macht. Eine gewisse Abschreckungswirkung haben regelmässige Kontrollen trotzdem. Ganz im Sinne dieser Interpellation macht unsere Fraktion heute ihren Ausflug zu einem solchen neuralgischen Ort. Wir werden uns in Gempen eine Meinung darüber bilden, ob der Motorenlärm noch immer unzumutbar ist (*Heiterkeit im Saal*).

Richard Aschberger (SVP). Die Antwort des Regierungsrats ist auch für uns schlüssig, genau gleich wie das Votum von V8-Ratskollege Roger Spichiger. Ein solches Projekt ist wie beschrieben schlicht unnötig. Es ist weiterhin so, dass es aktuell kein absolut verlässliches System gibt, das die rechtlichen Rahmenbedingungen erfüllt. Grundsätzlich sind wir weiterhin klar der Meinung – das haben wir bereits bei der Interpellation gesagt, die wir vor einigen Wochen behandelt haben – dass die Behörden respektive die Polizei schon heute jede Möglichkeit haben, solche illegalen Fahrzeuge beziehungsweise Fahrmanöver zu sanktionieren. Es wirkt auch viel besser, wenn die Sanktionierung direkt und unmittelbar erfolgt, als wenn nach ein paar Wochen von irgendwo her eine Rechnung über ein paar Franken kommt, weil man wahrscheinlich ein paar Dezibel zu laut war. Zudem kann diese Busse auch noch angefochten werden. Das hält schlicht nicht Stand. Die Polizei kann auch bereits heute Autos vor Ort beschlagnahmen und einer Sonderprüfung unterziehen. Das ist das Einzige, was nachhaltig wirkt. Das macht diesem ganz bestimmten Klientel richtig weh, vor allem, wenn es ein geleastes Auto oder gar ein Mietwagen ist. Das hat in den letzten fünf Jahren nämlich exponentiell zugenommen, gerade an den bereits angesproche-

nen neuralgischen Punkten im Kanton. Fazit: Einen Einsatz oder einen Pilotversuch mit solchen Lärmblitzern bei uns im Kanton, lehnen wir von der SVP-Fraktion ab.

Michael Grimbichler (Die Mitte). Ich danke den Interpellanten, dass sie das Thema erneut aufgegriffen haben und somit meine Interpellation «Wie können die Lärmbelastungen durch Poser auf der Gempenstrasse reduziert werden?» ergänzen. Die Saison hat bereits begonnen und die Gempenstrasse wird mit sehr lauten Fahrzeugen befahren. Ich möchte aber betonen, dass nicht alle Fahrzeuge generell übermässig Lärm machen und auch ein sehr grosser Teil gesittet unterwegs ist. Solche Strassen kann man aber nicht wirklich ohne übermässigen Lärm befahren. Man kann gewissermassen auch nachvollziehen, dass es Spass machen kann, wenn man unter Gleichgesinnten ein wenig heraussticht. Meistens ist dabei aber nur eine kleine Welt glücklich. Für den Rest ist es störend respektive für die Anwohner und Anwohnerinnen, die in der Nähe wohnen, ist es sogar unerträglich. In Gempen hat sich aus Frust eine Bürgerbewegung formiert. Leider lesen die Initianten dieser Bewegung den Bericht aus der Politik und aus den Medien nicht immer richtig oder nur oberflächlich. Sie vermischen Sicherheit und Lärmbelastung und unterstellen der Politik, dass sie nichts unternimmt, obwohl die Interpellationen und politischen Entscheide bereits einige Massnahmen ins Rollen gebracht haben. Sie wollen daher selber aktiv werden und gewisse Massnahmen erarbeiten und vollziehen. Vieles deckt sich mit dem, was der Kanton bereits gemacht oder angedacht hat. Ob das der richtige Weg ist, wird sich zu zeigen. Oft wird aus Emotionen heraus gehandelt und es bilden sich Fronten. Es entsteht ein gewisser Populismus und es blockiert manchmal mehr, als es nützt. Das ist leider nicht zwingend konstruktiv und nicht immer zielführend. Wenn es vielleicht etwas moderat und im Rahmen des Gesetzes gemacht wird, kann es aber eine Ergänzung zum offiziellen Weg sein. Die Bewegung ist trotzdem auch nachvollziehbar, da eine gewisse Ohnmacht besteht und erst bei einer solchen Tat die eine oder andere Massnahme reift und auch greift und somit sichtbar wird. Jede durchgesetzte Massnahme zeigt ihre Wirkung erst nach einer gewissen Zeit. Dank der Politik mit den Gesprächen zwischen den Blaulicht-Organisationen, dem Amt für Verkehr und Tiefbau und den Gemeindevertretern ist doch schon spürbar etwas passiert. Es gibt mehr, wesentlich mehr Polizeipräsenz, es gibt neue Signalisationen und es gibt eine Kampagne der Polizei wie beispielsweise die Plakate, die letzten Sommer aufgehängt wurden, um nur einige Massnahmen zu erwähnen. Jetzt bin ich etwas abgeschweift und ich komme zurück zur Interpellation. Wie man der Beantwortung der Fragen entnehmen kann, muss offensichtlich noch die eine oder andere technische Herausforderung für einen zuverlässigen Einsatz solcher Geräte überwunden werden. Meines Erachtens ist das plausibel, da auf der freien Fahrbahn keine Laborbedingungen herrschen. Es gibt viele zusätzliche physikalische Einflüsse zur Ausbreitung von Schallwellen, ergänzt durch Echos und Halle von weiteren Verkehrsteilnehmern, sei es im Wald, bei Felsen oder auf offenem Feld. Auch sind auch die Wetterbedingungen nicht unwesentlich. Aufgrund der Aussagen, dass der Einfluss beim Pilotprojekt mit dem Lärmdisplay in Metzerlen positiv war, ist es wünschenswert, diesen Versuch für eine Evaluation und Abschreckung an weiteren Orten zu wiederholen oder gleich ohne Versuchscharakter zu praktizieren. So können weitere Erkenntnisse gewonnen werden, es kann aber auch, wie im Pilotversuch erwähnt, zur Abhilfe dienen. Somit könnten die Lärmbelastungen ohne weitere Massnahmen erheblich gesenkt werden, was bereits einen sehr positiven Effekt hätte. Im besten Fall würden weitere Massnahmen sogar hinfällig. Mit den gewonnenen Daten könnte man eine Belastungskarte erstellen oder diese Daten weiteren Projekte dienlich machen. Spannend ist auch, ob der polizeiliche Aufwand an den Hotspots mit Lärmdisplays sogar gesenkt werden kann. Die Sensibilisierungskampagne an den Berufsschulen, an den Gymnasien und bei den Fahrschulverbänden ist sehr zu begrüßen. Im Weiteren ist nicht nur das lärmvermindernde Fahren zu betonen, sondern auch die allfälligen Konsequenzen bei einem Vergehen. Mit diesen Massnahmen zeigt man, dass das Problem erkannt wurde und die betroffenen leidtragenden Personen ernst genommen werden.

I 0243/2025

Interpellation Thomas Lüthi (GLP, Hägendorf): Entsiegelung von öffentlichen Flächen

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 11. November 2025 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 3. März 2026:

1. *Vorstosstext:* Um die Biodiversität und eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung inklusive einem nachhaltigen Regenwassermanagement zu fördern, sind Massnahmen für die Entsiegelung von öffentlichen Flächen gefordert. Auf der einen Seite tragen versiegelte Flächen massgeblich zur Erhitzung des lokalen Klimas bei. Auf der anderen Seite sind versiegelte Flächen nötig für den Verkehr und für die vielseitige Nutzung (Begehbarkeit für Gehbehinderte aber auch Fussgänger etc.). Die Komplexität der Entsiegelung liegt somit u. a. auch in den vielfältigen Ansprüchen der unterschiedlichen Nutzer und Nutzerinnen. Dennoch gibt es viele Flächen, die ohne Komfortverlust für die Biodiversität begrünt werden und einen Beitrag zur Reduktion der Überhitzung und zum besseren Regenwasserabfluss leisten können. Mit geringem Aufwand und ohne Komforteinbusse können solche öffentlichen Anlagen in versickerungsfähige und somit kühlende Flächen umgewandelt werden. Unversiegelte und begrünte Flächen erwärmen sich deutlich weniger stark als dunkle Hartbeläge. Gleichzeitig ermöglichen sie die Regenwasserversickerung und -retention. Ein höherer Anteil des Regenwassers kann versickern, er befeuchtet die Böden, bewässert die Pflanzen und entlastet zugleich nichtgetrennte Abwassersysteme. Das im Boden gespeicherte Wasser kommt erst mit Verzögerung in Seen, Bächen und Flüssen an, was Überschwemmungen in Regenperioden vorbeugt. Vor allem angesichts der zunehmenden Starkniederschläge gewinnt die Wasserrückhaltung an Bedeutung. Wird das Regenwasser zudem aktiv genutzt, zum Beispiel zur Bewässerung oder zur Kühlung, schont dies auch das Trinkwassersystem. Wird das Wasser an der Oberfläche geführt oder zur Gestaltung wechselfeuchter Grünflächen genutzt, so entsteht ein zusätzlicher Mehrwert aus Sicht der Biodiversität, des Klimas und der Freizeitnutzung. Die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand als Bauherrin und Eigentümerin bei der Gestaltung von öffentlichen Flächen ist zentral. Auch die Gemeinden spielen bei ihren Bauvorhaben und öffentlichen Anlagen eine wichtige Rolle. In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass die Entsiegelung von Flächen in öffentlicher Hand einen wichtigen Beitrag für den Schutz von Klima und Biodiversität leisten kann und sollte?
2. Wie schätzt der Regierungsrat das Flächen-Potenzial für Entsiegelungen im Kanton Solothurn insgesamt ein? Wie schätzt der Regierungsrat das Entsiegelungspotenzial für Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand (Kanton bzw. Gemeinden) ein?
3. Kann mit der Entsiegelung von Flächen des Kantons und dem Regenwassermanagement ein Beitrag an die Ökologische Infrastruktur (Feuchtlebensräume, Trittsteine im Siedlungsgebiet) gemacht werden? In welchem Umfang?
4. Mit welchen Massnahmen beabsichtigt der Regierungsrat, das Entsiegelungspotenzial der öffentlichen Hand zu realisieren? Mit welchen Massnahmen beabsichtigt der Regierungsrat, die Gemeinden in diesem Kontext zu unterstützen?
5. Welche Ressourcen und Grundlagen stehen derzeit zur Verfügung, damit der Kanton Solothurn versiegelte Flächen der öffentlichen Hand entsiegeln und mit nachhaltigem Regenwassermanagement sowie biodiversitätsfördernd gestalten kann?
6. Welche (planerische) Massnahmen, Grundlagen und Handlungen sind seitens des Kantons erforderlich, damit geschätzte 5 % der versiegelten Flächen in öffentlicher Hand entsiegelt werden können?
7. Werden zukünftige Umgestaltungen von öffentlichen Arealen explizit biodiversitäts-, gesundheits- und klimafördernd sowie mit einem nachhaltigen Regenwassermanagement gestaltet (unter Berücksichtigung von Denkmalpflegerischen- sowie Nutzungsaspekten)?
8. Setzt sich der Regierungsrat zukünftig für ein Minimum an Versiegelung und ein Maximum an biodiversitätsfördernder Gestaltung ein und schreibt er die Wettbewerbe sowie Studienaufträge und Planerwahlverfahren für die Umgebungsgestaltung dementsprechend aus?
9. Wie kann sichergestellt werden, dass bei jedem zukünftigen Strassenraumgestaltungsprojekt ein Maximum an ökologisch aufgewerteter, entsiegelter Verkehrsrestfläche erstellt wird?
10. Wie können Private und Firmen dazu motiviert werden, mehr Biodiversität vor allem auf Nebenflächen zuzulassen und zu fördern?

2. *Begründung:* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

Vorbemerkungen: Die Förderung der Biodiversität, eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung und ein nachhaltiges Wassermanagement sind dem Regierungsrat ein grosses Anliegen. Er hat dazu verschiedene Strategien und Aktionspläne eingeführt. Besonders hervorzuheben sind die Strategie Natur und Landschaft 2030+ (insbesondere der Schwerpunkt C: Förderung der Natur im Siedlungsraum) und der Aktionsplan zur Anpassung an den Klimawandel (insbesondere der Schwerpunkt Raumentwicklung). Beide beinhalten Massnahmen, die sich vorab an die kantonale Verwaltung richten, aber auch von Gemeinden und Privaten umgesetzt werden können. Mit einem periodischen Controlling wird die Umsetzung der Massnahmen überprüft: Für den Aktionsplan zur Anpassung an den Klimawandel mit dem Reportingbericht 2021 und für die Strategie Natur und Landschaft mit dem diesjährigen Zwischenbe-

richt. Mit dem kantonsrätlichen Auftrag «Schaffung eines Förderprogramms für mehr Biodiversität in den Gemeinden» (A 0030/2023) ist der Regierungsrat beauftragt, geeignete zielführende Förderkriterien zur Unterstützung der Gemeinden bei ihrer Förderung der Biodiversität im Siedlungsgebiet zu beschliessen und zu kommunizieren. Der Kanton hat dafür das Programm «SO!naturnah» geschaffen. Ziel ist, die Gemeinden dabei zu unterstützen, die kommunalen Grünflächen im Siedlungsraum naturnah zu gestalten und zu pflegen. Ebenfalls zu erwähnen ist die Interpellation «Förderung der Biodiversität auf kantonalen Flächen» (I 0047/2025), in deren Beantwortung der Regierungsrat aufzeigt, wie bei kantonalen Bauten die Strategie Natur und Landschaft umgesetzt wird. Ein weiterer parlamentarischer Auftrag betrifft das Wassermanagement («Einen grossen Wurf in der Rückhaltung von Wasser umsetzen» A 0209/2020). Ziel ist, das Wasser vermehrt zurückzuhalten, damit die Böden weniger rasch austrocknen, Gewässer länger Wasser führen, Wasserfassungen nachhaltiger gespiesen werden und in den Siedlungen ein angenehmeres Mikroklima herrscht. Gleichzeitig soll dazu beigetragen werden, dass die Starkniederschläge die Kanalisationen weniger oft überlasten und zu weniger Überschwemmungen durch Oberflächenabfluss führen. Der Kanton hat daraufhin das Projekt «Wasserwirtschaftsplanungen für trockenheitsgefährdete Einzugsgebiete und Regionen» (WATER) lanciert und der Kantonsrat einen entsprechenden Verpflichtungskredit bewilligt (SGB 0253/2023). Zwei weitere parlamentarische Vorstösse betreffen insbesondere die Raumplanung: «Ergänzung des kantonalen Richtplans mit Massnahmen zum Klimaschutz und Anpassungen an den Klimawandel» (K 0093/2024) und «Anpassung an den Klimawandel im Siedlungsraum - was gedenkt der Regierungsrat zu tun?» (I 0247/2023). In seiner Stellungnahme bekräftigt der Regierungsrat die Absicht, das Thema Klimawandel in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Dies ist für die Richtplananpassung 2026 geplant. Schwerpunkte sollen ein neuer Planungsauftrag zur Berücksichtigung des Klimawandels bei allen räumlichen Tätigkeiten sowie ein neues Sachkapitel «Klimaangepasste Siedlungsstrukturen» bilden. In den Antworten zu diesen parlamentarischen Vorstössen zeigt der Regierungsrat auf, wie der Kanton sich den Herausforderungen in den Bereichen Biodiversität, klimaangepasste Siedlungsentwicklung und nachhaltiges Wassermanagement annimmt. Dies erfolgt vornehmlich mit spezifischen Projekten und Programmen sowie Beratungs- und Unterstützungsangeboten für Gemeinden und teilweise auch Private und mit Vorbildfunktion bei eigenen Vorhaben.

3.1 Zu den Fragen

3.1.1 Zu Frage 1: Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass die Entsiegelung von Flächen in öffentlicher Hand einen wichtigen Beitrag für den Schutz von Klima und Biodiversität leisten kann und sollte? Der Regierungsrat teilt die Auffassung, dass die Entsiegelung von Flächen einen wichtigen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel, zur Förderung der Biodiversität sowie zur Verbesserung des Wasserhaushalts leisten kann. Entsiegelungsmassnahmen sind daher grundsätzlich geeignet, diese Stossrichtungen zu unterstützen, sofern sie mit den jeweiligen Nutzungs- und Sicherheitsanforderungen vereinbar sind. Es sind also jeweils alle betroffenen Interessen zu ermitteln und gegeneinander abzuwägen. Das Augenmerk ist nicht nur auf die Entsiegelung zu richten, sondern auch auf die Vermeidung von neuer Versiegelung. Dies auch mit Blick auf die Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG2), welche im Sommer 2026 in Kraft tritt und die Stabilisierung der Anzahl Bauten und der versiegelten Fläche ausserhalb der Bauzone zum Ziel hat.

3.1.2 Zu Frage 2: Wie schätzt der Regierungsrat das Flächen-Potenzial für Entsiegelungen im Kanton Solothurn insgesamt ein? Wie schätzt der Regierungsrat das Entsiegelungspotenzial für Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand (Kanton bzw. Gemeinden) ein? Eine kantonsweite, systematische Erhebung des Ver- sowie Entsiegelungspotenzials besteht derzeit nicht. Gemäss Arealstatistik des Bundes beträgt die Siedlungsfläche (bestehend aus Gebäudeareal, Verkehrsflächen, Industrie- und Gewerbeareal, besondere Siedlungsflächen und Erholungs- und Grünanlagen) des Kantons Solothurn 11'624 ha (Erhebungsjahre 2014/2015). Es wird geschätzt, dass etwa 60 % der Siedlungsflächen versiegelt sind (Annahme Bundesamt für Statistik). Damit entspricht die versiegelte Fläche ungefähr 7'000 ha. Das Amt für Umwelt hat 2024 eine GIS-Abfrage zu den befestigten Flächen der Liegenschaften und Strassen/Trottoirs durchgeführt mit folgendem Ergebnis: Befestigte Liegenschaften (> 5 m²) umfassen 3'500 ha, Strassen/Trottoirs 1'200 ha. Wie hoch das Entsiegelungspotenzial im Kanton Solothurn ist, lässt sich nicht abschätzen. Es ist unter anderem abhängig von der konkreten Nutzung. Festzuhalten ist, dass Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand in der Regel günstigere Rahmenbedingungen für eine Entsiegelung aufweisen als Flächen in Privatbesitz.

3.1.3 Zu Frage 3: Kann mit der Entsiegelung von Flächen des Kantons und dem Regenwassermanagement ein Beitrag an die Ökologische Infrastruktur (Feuchtlebensräume, Trittsteine im Siedlungsgebiet) gemacht werden? In welchem Umfang? Wie das Biodiversitätsmonitoring Schweiz zeigt, ist der Siedlungsraum im Mittel reicher an Pflanzen-, Moos- und Schneckenarten als das Landwirtschaftsgebiet in tiefen Lagen - wobei komplett versiegelte Flächen in dieser Betrachtung ausgeblendet wurden. Das

bedeutet, dass bestehende Grünflächen (wie z.B. Rabatten, Rasen, Randstreifen, Böschungen und Abstellplätze) heute bereits über eine gewisse Artenvielfalt verfügen. Trotzdem besteht - auch ohne Entsiegelung von Flächen - nach wie vor auch im Siedlungsraum ein grosses Potential zur Förderung naturnaher Lebensräume. Die Entsiegelung von Flächen könnte einen zusätzlichen Beitrag leisten und damit auch die ökologische Infrastruktur stärken. Aufgrund der Kosteneffizienz sollte der Fokus jedoch auf die naturnahe Gestaltung und Pflege bestehender Grünflächen gesetzt werden. Ein naturnah ausgestaltetes Regenwassermanagement kann die Biodiversität ebenfalls fördern und zudem das Siedlungsklima verbessern. In welchem Umfang Entsiegelung und Regenwassermanagement ihre Beiträge zur Ökologischen Infrastruktur im Kanton Solothurn leisten können, vermögen wir nicht zu beziffern.

3.1.4 Zu Frage 4: Mit welchen Massnahmen beabsichtigt der Regierungsrat, das Entsiegelungspotenzial der öffentlichen Hand zu realisieren? Mit welchen Massnahmen beabsichtigt der Regierungsrat, die Gemeinden in diesem Kontext zu unterstützen? Der Regierungsrat setzt auf die Integration von Entsiegelungsmassnahmen in bestehende Instrumente und Prozesse. Derzeit liegt der Schwerpunkt grundsätzlich auf dem Vermeiden von neuer Versiegelung und weniger auf der Entsiegelung. Diese könnte aber an Bedeutung gewinnen, da sich die bauliche Entwicklung zunehmend im Bestand abspielt (z.B. Umnutzung von ehemaligen Fabrikarealen). Die Gemeinden werden durch Fachberatungen und themenspezifische Unterlagen unterstützt: So berät der Kanton die Gemeinden in Planungsverfahren dahingehend, eine qualitätsvolle Aussenraumgestaltung einzufordern. In den Ortsplanungen werden Grünflächenziffern festgelegt, die einen minimalen Anteil an unversiegelten Flächen sicherstellen. Dabei ist festgelegt, welche Flächen als Grünflächen anrechenbar sind und welche nicht. Darüber hinaus können Gemeinden in ihren Bau- und Zonenreglementen auch qualitative Vorgaben zur Gestaltung von Aussenräumen machen. In Gestaltungsplanungsverfahren wird generell viel Wert auf Aussen- und Freiräume gelegt. Dort gilt es den Nachweis zu erbringen, dass überdurchschnittliche Standards erfüllt werden. Die Gemeinden sind als Träger der Siedlungswasserwirtschaft unter anderem verantwortlich für die Er- bzw. Überarbeitung des Generellen Entwässerungsplans (GEP), der die strategische Planung der Siedlungsentwässerung und der öffentlichen Kanalisation einer Gemeinde bildet. Dabei sind die Erhaltung und Wiederherstellung des natürlichen Wasserkreislaufs zu berücksichtigen (Prinzip Schwammstadt). Nichtverschmutztes Abwasser (Regenwasser) muss in erster Linie und wo möglich versickert werden. Dafür sind oft Entsiegelungsmassnahmen notwendig. Der Kanton steht den Gemeinden wo gewünscht beratend zur Seite. Ausserdem unterstützt der Kanton Gemeinden im Rahmen von Wasserwirtschaftsplanungen für trockenheitsgefährdete Einzugsgebiete und Regionen (Projekt WATER), Wasser vermehrt zurückzuhalten und zur Versickerung zu bringen (dies beinhaltet auch Entsiegelungsmassnahmen). Bei der regionalen Planung an der Oesch wurden für die 10 Gemeinden im Planungsgebiet private und öffentliche Parzellen mit einem hohen Anteil an befestigten Flächen und einem entsprechend grossen Potenzial für Retentions- und Versickerungsmassnahmen identifiziert. Vergleichbare planerische Hilfestellungen sind auch für die weiteren regionalen Wasserwirtschaftsplanungen angedacht. Wo der Kanton als Bauherr auftritt, nimmt er eine Vorbildfunktion wahr. Für kantonale Bauvorhaben bilden die SIA-Norm 112/1 «Nachhaltiges Bauen - Hochbau» sowie die KBOB-Empfehlung 2008/1 eine verbindliche Grundlage, welche die Bauherrschaft verpflichtet, Nachhaltigkeitsziele über alle Planungs- und Ausführungsphasen hinweg sicherzustellen. Ergänzt werden diese Vorgaben durch die Bewertungsinstrumente des Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) sowie durch das SNBS-Infrastruktursystem, welches eine integrale Betrachtung von Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft verlangt. Dieses ermöglicht die systematische Bewertung von Klimaanpassung, Versickerungsfähigkeit, Hitzereduktion und ökologischer Qualität. Ergänzend bieten die ecoBKP-Merkblätter konkrete Vorgaben zu Materialien, Bauweisen und Umgebungsarbeiten, die dem ökologischen und gesunden Bauen dienen. Die Strategie Natur und Landschaft 2030+ setzt zudem den Rahmen für eine verstärkte Nutzung von Flächen im Siedlungsraum zugunsten der Biodiversität und der ökologischen Infrastruktur. Entsprechend prüft und fördert der Kanton bei allen eigenen Projekten Massnahmen zur Entsiegelung und zur naturnahen Gestaltung, soweit dies technisch und betriebsseitig möglich ist. In Projekten wie KAPO Stützpunkt Oensingen werden Entsiegelung, Regenwasserrückhalt, Dach und Umgebungsbegrünung sowie kühle Aufenthaltsräume explizit als Wettbewerb berücksichtigt.

3.1.5 Zu Frage 5: Welche Ressourcen und Grundlagen stehen derzeit zur Verfügung, damit der Kanton Solothurn versiegelte Flächen der öffentlichen Hand entsiegeln und mit nachhaltigem Regenwassermanagement sowie biodiversitätsfördernd gestalten kann? Neben den in der Antwort zu Frage 4 aufgeführten Grundlagen bestehen weitere Unterlagen, welche der Kanton in Zusammenarbeit mit dem Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA) erarbeitet hat. Der Kanton beteiligt sich zudem aktiv und finanziell am Projekt «Schwammstadt» des VSA. Mit dem kantonsrätlichen Auftrag «Einen grossen Wurf in der Rückhaltung von Wasser umsetzen» (A 0209/2020) ist der Regierungsrat unter anderem beauftragt, die Einführung einer Lenkungsabgabe zu prüfen, um Massnahmen der Ge-

meinden zur Reduktion von Fremdwasser sowie zur kreislauffördernden Regenwasserbewirtschaftung unkompliziert fördern zu können. Damit die Gemeinden auch Massnahmen innerhalb bereits bestehender privater Liegenschaften umsetzen können, ist die Bereitstellung eines Beratungsangebots zum bewussten Umgang mit Regenwasser vorgesehen. Die Umsetzung der oben erwähnten Konzepte, Strategien und Projekte erfolgt durch die zuständigen Fachstellen im Rahmen der vorhandenen personellen Ressourcen und finanziellen Mittel.

3.1.6 Zu Frage 6: Welche (planerische) Massnahmen, Grundlagen und Handlungen sind seitens des Kantons erforderlich, damit geschätzte 5 % der versiegelten Flächen in öffentlicher Hand entsiegelt werden können? Wie aus der Beantwortung der vorangegangenen Fragen ersichtlich ist, besteht bereits eine Vielzahl an Grundlagen und Instrumenten, welche die Entsiegelung unterstützen. Die konsequente Umsetzung der gesetzlichen Grundlagen und Anwendung der bestehenden Normen und Richtlinien soll dazu dienen, auf Entsiegelungen hinzuwirken. Ergänzend sind die kommunalen Abwassergebührenreglemente so anzupassen, dass für private Liegenschaften gezielte Anreize zur Entsiegelung von Flächen geschaffen werden. Der Kanton stellt dafür ein Musterreglement zur Verfügung. Schliesslich ist sicherzustellen, dass die Thematik bei der Ausschreibung und Umsetzung von Projekten zwingend berücksichtigt wird.

3.1.7 Zu Frage 7: Werden zukünftige Umgestaltungen von öffentlichen Arealen explizit biodiversitäts-, gesundheits- und klimafördernd sowie mit einem nachhaltigen Regenwassermanagement gestaltet (unter Berücksichtigung von Denkmalpflegerischen- sowie Nutzungsaspekten)? Der Kanton verfolgt diesen Ansatz bereits heute und berücksichtigt bei der Umgestaltung öffentlicher kantonaler Areale Aspekte der Biodiversität, der Klimaanpassung, der Aufenthaltsqualität sowie des Regenwassermanagements. Bei Vorhaben in kommunalem Zuständigkeitsbereich stellt der Kanton im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben sicher, dass die Thematik angemessen berücksichtigt wird bzw. er berät die Gemeinden entsprechend.

3.1.8 Zu Frage 8: Setzt sich der Regierungsrat zukünftig für ein Minimum an Versiegelung und ein Maximum an biodiversitätsfördernder Gestaltung ein und schreibt er die Wettbewerbe sowie Studienaufträge und Planerwahlverfahren für die Umgebungsgestaltung dementsprechend aus? Der Kanton setzt sich im Rahmen der geltenden rechtlichen Grundlagen für eine nachhaltige Gestaltung öffentlicher Räume ein. Die Einhaltung der SIA- und KBOB-Vorgaben verpflichtet die Bauherrschaft, Wettbewerbe und Planerwahlverfahren so zu gestalten, dass Projekte einen hohen ökologischen, klimatischen und funktionalen Mehrwert bieten. Dies umfasst auch die Reduktion von Versiegelung und die Förderung biodiversitätsreicher, klimaresilienter Aussenräume. Wettbewerbsprogramme enthalten deshalb Anforderungen zur Minimierung harter Oberflächen, zur Verbesserung der Versickerung und zum Einbezug naturnaher Vegetationsstrukturen. Die SNBS-Kriterien werden regelmässig als Bewertungsgrundlage herangezogen und stellen sicher, dass Projekte mit hoher ökologischer Qualität besser bewertet werden.

3.1.9 Zu Frage 9: Wie kann sichergestellt werden, dass bei jedem zukünftigen Strassenraumgestaltungsprojekt ein Maximum an ökologisch aufgewerteter, entsiegelter Verkehrsrestfläche erstellt wird? Bei Neu- und Umgestaltungsprojekten von Kantonsstrassen verfolgt der Kanton im Rahmen der geltenden gesetzlichen, normativen und sicherheitsrelevanten Vorgaben einen möglichst flächeneffizienten und ressourcenschonenden Ansatz. Verkehrsflächen werden – soweit es die betrieblichen Anforderungen und die Verkehrssicherheit zulassen – zurückhaltend dimensioniert und in der Regel am unteren Rand der normativ zulässigen Breiten geplant. Damit wird dem Grundsatz Rechnung getragen, zusätzliche Versiegelungen möglichst zu vermeiden sowie Ressourcen- und Kostenaspekte angemessen zu berücksichtigen. Eingriffe in privates Eigentum und der damit verbundene Landerwerb werden auf das betrieblich und sicherheitstechnisch notwendige Mass beschränkt. Dies trägt ebenfalls dazu bei, den Umfang versiegelter Verkehrsflächen möglichst gering zu halten. Randbereiche und Verkehrsrestflächen wie Böschungen, Bankette oder andere Nebenflächen werden, wo dies technisch sinnvoll, rechtlich zulässig und betrieblich vertretbar ist, entsiegelt oder mit sickerfähigen Belägen sowie biodiversitätsfördernden Begrünungen ausgestaltet. Verkehrsinseln innerhalb der Fahrbahn werden mit einer minimalen Flächenbeanspruchung dimensioniert und – sofern die örtlichen Verhältnisse, die Verkehrssicherheit und Nutzung es erlauben – als sickerfähige Flächen mit standortgerechter Einsaat geplant, um einen Beitrag zur Reduktion von Hitzeeffekten und zur ökologischen Aufwertung zu leisten. Die Strassenentwässerung wird projektbezogen so ausgelegt, dass – unter Berücksichtigung der jeweiligen Rahmenbedingungen – eine möglichst naturnahe Wasserführung angestrebt wird. Strassenbauvorhaben werden genutzt, um Elemente der Schwammstadt wie Retention oder Versickerung zu prüfen und, wo zweckmässig, umzusetzen. Als fachliche Grundlage dient der kantonale Leitfaden «Entwässerung von Verkehrswegen», der vorsieht, dass bei jedem Ausbau- und Sanierungsvorhaben Schwammstadtmassnahmen zu prüfen und, wo möglich, umzusetzen sind. Die Wahl des Entwässerungssystems erfolgt

frühzeitig und in Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen. Die Prüfung und Umsetzung von Entsiegelungs- und Aufwertungsmassnahmen erfolgt im Rahmen der Projektbearbeitung durch eine frühzeitige und koordinierte Abstimmung zwischen dem Amt für Verkehr und Tiefbau sowie weiteren betroffenen Fachstellen. In den einzelnen Projektphasen wird dabei abgewogen, welche Massnahmen unter den gegebenen technischen, rechtlichen und betrieblichen Voraussetzungen möglich und verhältnismässig sind und wie sie mit den Anforderungen an Verkehrssicherheit, Nutzung und Unterhalt vereinbart werden können. Ergänzend wird derzeit eine kantonale Richtlinie für Strassenbäume erarbeitet. Ziel ist es, die Voraussetzungen für geeignete, langfristig funktionsfähige Baumstandorte im Strassenraum zu verbessern. Dabei wird berücksichtigt, dass insbesondere im bestehenden Strassenraum häufig nur ein begrenztes Platzangebot zur Verfügung steht und zahlreiche technische, betriebliche sowie sicherheitsrelevante Anforderungen zu erfüllen sind. Die Richtlinie soll aufzeigen, unter welchen Bedingungen und mit welchen Lösungen Bäume dennoch sinnvoll in den Strassenraum integriert werden können, etwa durch angepasste Baumartenwahl, optimierte Wurzelräume oder die Kombination mit Entwässerungs- und Retentionselementen. Damit soll ein angemessener Beitrag zu Beschattung, Kühlung, Regenwasserrückhalt und Biodiversität geleistet werden, soweit dies unter den jeweiligen Rahmenbedingungen möglich ist.

3.1.10 Zu Frage 10: Wie können Private und Firmen dazu motiviert werden, mehr Biodiversität vor allem auf Nebenflächen zuzulassen und zu fördern? Der Kanton hat 2025 das Programm SO!naturnah lanciert. Gemeinden, welche mitmachen, analysieren ihre eigenen Grünflächen hinsichtlich naturnahen Unterhalts und ökologischen Aufwertungsmöglichkeiten. Bestandteil des Programmes ist auch der Einbezug der Bevölkerung. SO!naturnah ist Teil der Massnahmen des Handlungsfelds 9 der Strategie Natur und Landschaft 2030+, welche das Ziel verfolgt, die Natur im Siedlungsraum zu fördern. Das gleiche Handlungsfeld beinhaltet auch Massnahmen, welche unter Federführung des Hochbauamts umgesetzt werden (siehe auch Antwort zu Frage 4). Die Idee dahinter ist, dass Kanton und Gemeinden gemeinsam Grünflächen in vorbildlicher Art pflegen und so Private und Firmen zum Mitmachen motivieren. Als gutes Beispiel zur Entsiegelung und Bodenverbesserung im Kanton Solothurn ist auf ein privates Projekt in Hubersdorf hinzuweisen, bei welchem ein 600 m² grosser Parkplatz entsiegelt wurde. Dieses Projekt gewann 2025 den 1. Preis des von der CIPRA ausgeschriebenen «Ground:breaker award».

Thomas Lüthi (glp). Die Fraktion FDP/GLP begrüsst die positive Haltung des Regierungsrats. Die Entsiegelung kann einen wichtigen Beitrag zur Klimaanpassung, zur Biodiversität und zum Wasseraushalt in unserer Siedlung leisten. Diese Einsicht ist richtig. Einsicht allein reicht aus unserer Sicht aber leider nicht. Der Regierungsrat schreibt - ich zitiere aus der Stellungnahme: «Der Regierungsrat teilt die Auffassung, dass die Entsiegelung von Flächen einen wichtigen Beitrag zur Anpassung des Klimawandels, zur Förderung der Biodiversität sowie zur Verbesserung des Wasserhaushalts leisten kann.» Der Regierungsrat weist dann verschiedene Werkzeuge aus. Sie alle haben irgendetwas mit Klima und Biodiversität zu tun. Namentlich werden der Aktionsplan zur Anpassung an den Klimawandel, das Programm «SO!naturnah» und die Strategie Natur und Landschaft 2030+ erwähnt. Ich kenne diese Dokumente sehr gut. Es handelt sich um Hunderte von Seiten an Grundlagenarbeiten und Konzepten. Nur bei einem einzigen dieser Dokumente kommt das Wort «Entsiegelung» überhaupt vor, nämlich im Aktionsplan zur Anpassung an den Klimawandel in einer extrem unverbindlichen Form, ohne dass es ein spezifisches, messbares, ambitioniertes, realistisches oder gar terminiertes Ziel gibt. Wenn man die konkreten Antworten auf die Fragen des Regierungsrats nach dem Wo, wie viel, wie weiter liest, merkt man sehr gut, dass diese Instrumente ursprünglich nicht dafür geschaffen wurden, um das Thema, das in dieser Interpellation angesprochen ist, zu bearbeiten. Die Instrumente haben den Weg in die Beantwortung aus meiner Sicht eher aus der Not herausgefunden. Wir wissen und sind uns einig, dass versiegelte Flächen Hitze verstärken, Wasser ableiten statt speichern und Lebensräume verdrängen. Wir wissen und sind uns einig, dass eine Entsiegelung als Chance zu sehen ist, die Flächenkonkurrenz zu minimieren und bereits verbaute Flächen für die Klimaanpassung, die Biodiversität und das Wassermanagement zu nutzen. Um vom Wissen ins Handeln zu kommen, fehlen uns aber offensichtlich die entsprechenden Werkzeuge. Aufgrund der Diskussion zu diesem Thema mit Personen, die in diesem Themenbereich vielleicht weniger zu Hause sind, merkt man immer wieder, dass das Bewusstsein fehlt und dass entsiegelte Flächen sehr wohl noch nutzbar sind. Das sind Parkplätze, Fusswege, Aufenthaltsbereiche usw. All das gibt es auch in entsiegelten Ausführungsvarianten. Der erste Gedanke bei Entsiegelungsprojekten gehört meistens der Klimaanpassung gegen stark steigende Temperaturen, vor allem in unseren Dörfern und Städten. Die Klimakatastrophe führt aber nicht nur zu deutlich höheren Temperaturen, sondern sie führt auch zu stärkeren und häufiger zu starken Niederschlagsereignissen. Dieser Fokus fehlt manchmal ein wenig. Aber auch da helfen viele kleine und natürlich auch grössere unversiegelte Flächen, die Unmengen von Wasser, die nach langer Zeit auf einmal fallen, vor Ort versickern zu lassen, ohne dass sie Schäden an unseren Infra-

strukturen anrichten. Damit solche Projekte vorankommen, braucht es ein Vorangehen der öffentlichen Hand, der Gemeinden und des Kantons. Mein Appell an die Baudirektorin ist, mit ihren Ämtern die entsprechenden Grundlagen anzupacken. Man darf als Exekutive und Verwaltung sehr wohl auch etwas aktiv angehen, ohne einen konkreten Auftrag des Parlaments. Die Strategie Natur und Landschaft 2030+ ist aus meiner Sicht ein gutes Beispiel dafür. Sie wurde nicht durch die Politik, durch das Parlament beauftragt. Die Erkenntnis, dass es so etwas braucht und wichtig ist, kam aus der Verwaltung. In diesem Sinne bin ich gespannt auf die weitere Entwicklung, die in diesem Bereich stattfindet und bin von den Antworten des Regierungsrats teilweise befriedigt.

Silvia Fröhlicher (SP). Zuerst besten Dank an Thomas Lüthi für die gestellten Fragen und für die Interpellation, die wichtige Themen in Bezug auf zukünftige Hitze-, Trocken- und Starkregenperioden aufgreifen. In den Antworten zeigt der Regierungsrat auf, wie sich der Kanton den Herausforderungen in den Bereichen Biodiversität, klimaangepasste Siedlungsentwicklung und nachhaltiges Wassermanagement annehmen will. Das erfolgt vornehmlich mit spezifischen Projekten und Programmen sowie mit Beratungs- und Unterstützungsangeboten für die Gemeinden und teilweise auch für Private. Wichtig dabei ist natürlich die Vorbildfunktion, die der Kanton bei den eigenen Bauvorhaben einnimmt. Es ist hinlänglich bekannt, dass zugeteerte Flächen grosse Hitzespeicher sind und dass so die Hitzeinseln - dazu habe ich selber auch einmal eine Interpellation gemacht - in den Siedlungsräumen dazu beitragen, dass die Temperaturen enorm höher sind als in den Gebieten, in denen die Flächen entsiegelt sind. Dort gibt es Temperaturschwankungen von über 10 Grad. Technische Kühlmöglichkeiten wie künstliche Bäume sind sehr kostspielig und energieintensiv. Selbstredend wäre es natürlich besser, gar nicht erst zu versiegeln, sondern Versiegelungen möglichst zu vermeiden, damit die Böden atmen und entsprechend kühlen können. Im Wesentlichen geht es dabei immer um drei Themen. Es geht um das Wassermanagement, um die Hitzereduktion - sprich Kühlung - und gleichzeitig auch um eine Biodiversitätsförderungsmöglichkeit. Also gilt es, nicht zuerst zu versiegeln und anschliessend zu entsiegeln, denn das ist kostspielig, sondern es soll gar nicht erst versiegelt werden. Das gilt nicht nur ausserhalb der Bauzone. Gerade heute, da wir gegen innen verdichteten, also eine verdichtete Bauweise im Siedlungsraum haben, besteht die Gefahr, dass maximal versiegelt wird. So werden beispielsweise alte Gebäude mit grossen Gärten verkauft und abgerissen. Dann wird ein Mehrfamilienhaus auf das Grundstück gebaut, mit der Folge, dass der Gartenanteil verkleinert wird, fast verschwindet und meistens nur noch ein kleiner Streifen Rasen und eine Sichtschutzwand das Gebäude umrahmen. Das ist alles andere ist ideal. Mir ist klar, dass der Kanton nicht immer Einfluss darauf nehmen kann. Aber zumindest bei den eigenen Gebäuden ist dem natürlich Rechnung zu tragen, so dass es nicht so herauskommt. Eine naturnahe, begrünte und entsiegelte Umgebungsfläche ist immer anzustreben. Ebenso wichtig ist das Entsiegelungspotential in den Strassenräumen. Ich komme später darauf zurück. Das Biodiversitätsmonitoring der Schweiz zeigt - und das hat mich überrascht - dass der Siedlungsraum im Mittelland reicher an Pflanzen-, Moos- und Schneckenarten ist, als dass es zum Teil Landwirtschaftsgebiete in tiefen Lagen sind, wobei die komplett versiegelten Flächen in dieser Betrachtung ausgeblendet wurden. Das ist doch eine interessante Aussage. Umso wichtiger ist es, dass die öffentliche Hand diesbezüglich eine Vorbildfunktion einnimmt. Zum Strassenraum: Ich war immer wieder erstaunt, wenn meine Schulkinder ihren Schulweg im Rahmen des Unterrichts Natur, Mensch und Gesellschaft zeichnen mussten, wenn wir das Plan- und Kartenlesen behandelt haben. Die Kinder bewegen sich im öffentlichen Raum und leider sind auf diesen Zeichnungen Einzelbäume, Heckenabschnitte, Strauchgruppen oder entsiegelte Flächen gar nicht oder sehr selten vorgekommen. Stattdessen sah man Trottoirs, hohe Sichtschutzwände, Strassen, Ampeln, Unterführungen und Markierungen. Das alles ist grau in grau bis schwarz. Es hat mir schon sehr zu denken gegeben, dass unsere Kinder ihren Lebensraum so wahrnehmen. Das waren keine Einzelfälle, sondern es war die Mehrheit der Klasse, die ihren Schulweg so gezeichnet hat. Der Kanton und die Gemeinden tragen eine enorm grosse Verantwortung bei der Strassenraumgestaltung. In diesem Bereich sind folgende Punkte wichtig und ich bin froh, wenn die Regierungsrätin ihre Ohren spitzt: Es ist die Abgrenzung und die Gestaltung mit Einzelbäumen oder Heckenabschnitten. Das letzte Element wird leider noch viel zu wenig genutzt und hat ein riesiges Potential. Bei der Pflanzung der Bäume entlang von Kantonsstrassen oder auf Strasseninseln ist es wichtig, dass man auch an die Pflege dieser Bäume denkt, denn sonst wird es kostenintensiv. Wenn die Bäume keine entsprechende Pflege bekommen, muss man sie nach zehn Jahren ersetzen und das ist nicht der Sinn und Zweck. Die naturnahe Gestaltung bei Rabatten und Grünstreifen und wasserdurchlässige Bodenbelege, vor allem - wo das möglich ist - auf Trottoirs oder auch auf Velorouten und Veloschnellrouten bringen neben der Versickerung auch einen Kühleffekt. Gerade diese Thematik birgt ein grosses Potential. Die Fraktion SP/Junge SP anerkennt die Bemühungen des Regierungsrats, schätzt die ausführlichen Antworten und hofft nun auf die baldige Umsetzung dieser Vorschläge.

Thomas Wenger (SVP). Die Interpellation setzt sich mit einem wichtigen Thema auseinander. Die Entsiegelung von Flächen kann zur Förderung von Biodiversität, zur Anpassung an den Klimawandel und zur Verbesserung des Regenwassermanagements beitragen. Es gibt aber trotzdem noch einige kritische Fragen, die man stellen muss. Die Entsiegelung von grösseren Flächen ist mit einem erheblichen finanziellen und personellen Aufwand verbunden. Es droht die Gefahr, dass ambitionierte Ziele ohne eine realistische Umsetzungsstrategie formuliert werden. Die öffentlichen Flächen erfüllen unterschiedliche Zwecke und dienen dem Verkehr, der Freizeit und baulichen Infrastrukturen. Die Interpellation benennt zwar die Komplexität. Die Zielkonflikte zwischen der Entsiegelung und anderen öffentlichen Interessen müssen berücksichtigt werden. Eine Reduktion von versiegelenden Verkehrsflächen könnte negative Auswirkungen auf die Mobilität, auf die Sicherheit im Strassenverkehr oder auf die Barrierefreiheit haben. Was machen wir mit den entsiegelten Flächen bei einem Unfall, wenn giftige Flüssigkeiten auslaufen? Von diesen Risiken habe ich heute noch nichts gehört. Die Zielvorgaben von versiegelten öffentlichen Flächen dürfen nicht beliebig festgelegt werden. Der Kanton hilft mit Beratungen, was sinnvoll und was machbar ist. Die Entsiegelung von öffentlichen Flächen alleine kann die Welt nicht retten. Die Wirkung von Einzelmassnahmen wird überschätzt, wenn sie nicht in ein gesamtheitliches, regionales oder gar nationales Konzept eingebettet sind. Es muss bezahlbar und machbar sein. Der Fokus auf die öffentliche Hand ist bei einer effektiven Entsiegelungsstrategie nicht genügend. Es müssten auch private Flächen einbezogen werden. Hier hat der Kanton aber keine Handlungsfreiheit. Bei Qualitätsverfahren, bei Grundstücken oder bei einer Ortsplanungsrevision wird die Biodiversität bereits mehr als genügend berücksichtigt. Die Vorgaben der Schwammstadt werden so weit wie möglich umgesetzt. Die Antworten des Regierungsrats sind für mich fassbar und machbar.

Janine Eggs (GRÜNE). Uns Grüne freut es natürlich, dass der Regierungsrat die Grundhaltung teilt und die Entsiegelung und weniger Versiegelung als wichtig erachtet. Aber wir sehen es ähnlich, wie es Thomas Lüthi bereits ausgeführt hat. Was uns fehlt, ist ein konkretes Ziel, ein Zeitplan und messbare Verpflichtungen, um die Entsiegelung vorwärtszutreiben. Die Entsiegelung ist kein Luxus und es ist kein Nice-to-have. Die unversiegelte Fläche, die Versickerung, der Wasserrückhalt und die Biodiversität sind überlebensnotwendige Infrastrukturen. Gerade jetzt, mit der Trockenheit, die wir im Moment haben und mit den Hitzewellen, die diesen Sommer bestimmt auch kommen werden, sehen wir das. In der Antwort wird darauf hingewiesen, dass man bestehende Grünflächen aufwertet. Das ist wichtig, aber es reicht nicht. Es geht nicht nur um die Aufwertung des Bestehenden, sondern auch darum, dass neue offene Flächen geschaffen werden. Diese sind nämlich nicht nur in Bezug auf die Versickerung, sondern auch als Trittstein und als Vernetzungselement extrem wichtig. Es ist nicht teuer, Flächen zu entsiegeln und sie können so ausgestaltet werden, dass sie im Unterhalt nicht sehr viel brauchen. Entsprechend ist es schade, dass der Kanton nur dort handelt, wo Projekte anstehen und dass nicht auch proaktiv weitere Flächen entsiegelt werden. Das wäre für eine zeitnähere Umsetzung notwendig, denn sonst warten wir noch Jahrzehnte, bis die Flächen, die entsiegelt werden können, auch tatsächlich entsiegelt sind. Der Fokus sollte dabei nicht nur auf den grossen Arealen liegen, sondern auch auf kleineren Flächen im Strassenbereich. Es ist logisch, dass es die Welt nicht rettet, wenn eine Fläche entsiegelt wird. Aber wenn man kleine Schritte macht und in der Summe alles zusammenzählt, könnte es doch dazu beitragen, dass man die Welt zumindest ein bisschen verbessern kann. Aber dieses Thema betrifft nicht nur den Kanton, sondern auch die Gemeinden müssen sich bewegen. Es gibt in diversen Gemeinden gute Beispiele. So werden beispielsweise in Dornach wo immer möglich Flächen im Strassenraum entsiegelt und Bäume gepflanzt. Das sollte sowohl in den Gemeinden wie auch im Kanton Standard sein. Aus Sicht der Fraktion GRÜNE muss man aber nicht nur die öffentlichen Flächen betrachten, sondern auch die privaten. In diesem Bereich braucht es vor allem eine Sensibilisierung. Hier könnte der Kanton sicher aktiver sein. Zudem verfügen die Gemeinden über einen grossen Hebel, sei es beim Festlegen der Grünflächenziffer oder auch bei den Abwassergebühren. Unter diesem Gesichtspunkt finden wir es ein Stück weit stossend, dass in den Industrie- und Gewerbebezonen keine Grünflächenziffer vorgeschrieben wird und eine 100 %ige Versiegelung noch immer möglich bleibt. Auch in diesen Zonen könnten Wasserversickerungen auf Restflächen stattfinden. Diese würden einen wichtigen Trittstein für die Lebewesen bieten. Was uns freut, ist, dass im Richtplan zumindest die Themen Klimawandel und klimaangepasste Siedlungsstrukturen aufgenommen werden. Aber wir alle wissen, dass sich die Richtplananpassungen noch eine Weile hinziehen. Bis sie umgesetzt werden und ihre Wirkung entfalten, werden noch ein paar Jahre ins Land ziehen. Daher finden wir es wichtig, wenn sich der Kanton davon unabhängig aktiv um die Entsiegelungen kümmert. Es wird spannend, wenn man über die Grenzen hinausblickt. Städte wie Graz, Wien, Paris oder Kopenhagen machen grosse Entsiegelungsprojekte. Kopenhagen hat ein Konzept, mit dem die ganze Stadt als Schwammstadt betrachtet wird und entsprechend wird geplant. Solch grosse Würfe und vorausdenkende Handlungen wären auch bei uns wichtig. Besonders interessant ist dabei auch das

Berliner Modell. Dieses sagt, dass bei Neubaugebieten nur so viel Wasser in die Kanalisation geleitet werden darf, wie das vor der Bebauung der Fall war. Das macht den Verzicht auf die Versiegelung zum Standard und nicht mehr zur Ausnahme. Kurz gesagt: mehr entsiegeln und weniger versiegeln. Das gilt sowohl auf Kantons- und auf Gemeindeebene als auch bei den Privaten. Dafür braucht es aus unserer Sicht von Seiten des Kantons klare Ziele, einen Zeitplan und messbare Verpflichtungen.

Georg Nussbaumer (Die Mitte). Es wurde bereits viel gesagt und ich versuche, nur noch zu ergänzen und nicht auf mein geschriebenes Votum zurückzukommen. Die Fragen, die hier gestellt wurden, sind mehr als wichtig. Es trifft zu, dass wir ein gesamtheitliches Problem haben, das weit über das eigentliche Entsiegeln hinausgeht. An dieser Stelle möchte ich einen Hinweis an den Sprecher der SVP-Fraktion anbringen. Es geht auch um die Gesundheit unserer Bevölkerung, die enorm unter den immer höher werdenden Temperaturen leidet. Damit wird auch unser Gesundheitssystem immer stärker belastet. Schon aus diesem Grund ist es angezeigt, dass man diese Themen sehr ernst nimmt und angeht. Wir befinden uns hier in einem Spannungsfeld, was die Versiegelung versus die Verdichtung der Bauweise anbelangt. Die Sprecherin der Fraktion SP/Junge SP hat es bereits angedeutet. Aber Fakt ist, dass es Möglichkeiten gibt, und zwar relativ einfache Möglichkeiten. Wie Janine Eggs vorhin erwähnt hat, könnte man sich auf gesetzlicher Ebene bei Neubauten beispielsweise überlegen, dass nach einer Versiegelung tatsächlich nur noch so viel Wasser abgeleitet wird, wie vorher abgeleitet wurde. Das ist ein interessanter Ansatz. Das Wassermanagement generell wird in Zukunft enorm wichtig werden. Darüber sind wir uns einig. Wir wissen aber, dass wir aufpassen müssen, dass wir mit Vorschriften nicht sinnvolle Dinge verhindern, wenn wir im Mikrobereich arbeiten, vor allem auf Gemeindeebene. So muss man ein wenig vorsichtig sein, wenn beispielsweise in einem Baureglement auf Gemeindeebene festgeschrieben wird, dass man bei der Sanierung eines Hauses gleichzeitig eine Entsiegelung des Bodens vornehmen muss. Das kann dazu führen, dass die ursprünglich angedachten Energiesparmassnahmen nicht gemacht werden, weil es weitere Folgen hat. Diesen Hinweis wollten wir noch anbringen. Grundsätzlich stellen wir aber fest, dass die Themen, die hier angesprochen werden, enorm wichtig sind. Sie werden uns hier im Rat noch sehr lange beschäftigen. Wie erwähnt, ist es ein gesamtheitliches Problem. Wenn man über die Kosten spricht, muss man alle Kosten betrachten. Dazu gehören beispielsweise auch die Gesundheitskosten, die steigen werden, insbesondere bei der älteren Bevölkerung, wenn wir nicht dafür sorgen, dass wir dieses Thema besser in den Griff bekommen. Ansonsten sind wir mit den Antworten grundsätzlich einverstanden und wir hoffen, dass der Regierungsrat entsprechend in diese Richtung arbeitet.

Sandra Kolly (Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements). Stand heute haben wir viele Programme, aber wie Thomas Lüthi richtig gesagt hat, sind diese nicht explizit auf die Entsiegelung ausgerichtet. Im Moment gibt es kein Projekt, das die Entsiegelung im grossen Stil angehen wird. Aber dort, wo wir selber im Lead sind, wird sehr stark darauf geachtet. So sind das Zentralgefängnis und der Kapo-Stützpunkt positive Beispiele dafür. Wenn immer möglich entsiegeln wir bereits heute Böschungen, Inseln oder Randbereiche. Es ist aber richtig, dass wir zurzeit mehr darauf ausgerichtet sind, weniger zu versiegeln, als mehr zu entsiegeln. Wie gesagt wurde, braucht es ein gesamtheitliches Konzept. Der Kanton allein steht auf verlorenem Posten. Dazu brauchen wir die Gemeinden und vor allem auch die Privaten. Wir beraten die Gemeinden, indem wir ihnen sagen, dass sie in den Ortsplanungen auf die Grünflächenziffern achten und Vorgaben im Bau- und Zonenreglement machen sollen. Auch unterstützen wir sie bei den Gestaltungsplänen. Bei diesen Baugesuchen sind die Gemeinden im Lead und nicht der Kanton. So gesehen sind wir sehr daran interessiert, dass wir mit den Gemeinden einen Schritt weiterkommen, damit es auch auf den Privatbereich übergeht. Noch ein Wort zu den Bäumen entlang der Kantonsstrassen: Diese sind immer wieder ein Thema und wir haben einen erheblich erklärten Auftrag dazu. Ich gebe Silvia Fröhlicher recht, dass die Bäume gepflegt werden müssen. Vor allem müssen es die richtigen Bäume sein, die nicht viel Laub verlieren und kein Sicherheitsrisiko bedeuten. Wir sind an der Arbeit und es gibt ein Konzept zum Vorgehen. Zur Veranschaulichung erwähne ich, dass entlang den Kantonsstrassen 4500 Bäume stehen. Man nimmt sie aber gar nicht richtig wahr. In der Richtplananpassung 2026 erhält der Klimawandel einen grossen Stellenwert. Diese Richtplananpassung werden wir in der zweiten Jahreshälfte anstossen. Wir schieben das also nicht auf die lange Bank. Ich bin sicher, dass sich daraus konkretere Massnahmen ergeben werden. Der Kanton ist sich dessen also durchaus bewusst. Ein ganz grosses Thema ist das Wassermanagement, mit dem sich das Amt für Umwelt in mehreren Themenfeldern beschäftigt. Das betrifft einmal das Solothurner Wassernetz SWAN, aber auch den erheblich erklärten Auftrag von Michael Ochsenbein, mit dem das Wassermanagement verbessert werden soll. Dazu wird es in Kürze eine Vorlage geben.

I 0258/2025**Interpellation Beat Künzli (SVP, Laupersdorf): Tempo 30 auf Hauptachsen - ideologischer Leerlauf des Kantons?**

Es liegt vor:

Wortlaut der Interpellation vom 12. November 2025 und schriftliche Stellungnahme des Regierungsrats vom 3. März 2026:

1. *Vorstosstext:* Der Regierungsrat wurde vom Kantonsrat bisher einzig beauftragt, die Möglichkeiten und Auswirkungen von Tempo 30 auf der Solothurnerstrasse in Balsthal zu prüfen. Ein Beschluss über die Umsetzung oder gar eine kantonsweite Einführung wurde nie gefasst. Trotzdem häufen sich in verschiedenen Regionen Berichte über laufende oder geplante Projekte, in denen Tempo 30 auf Kantonsstrassen eingeführt oder geprüft wird - so unter anderem in der Klus zwischen Balsthal und Oensingen. Dieses Vorgehen wirft grundlegende Fragen auf: Wird hier der parlamentarische Auftrag überinterpretiert oder gar missachtet? Werden verkehrspolitische Entscheide getroffen, bevor die vom Parlament verlangten Grundlagen überhaupt vorliegen? Die SVP-Fraktion sieht in dieser Entwicklung ein bedenkliches Signal: Statt einer sachlichen Prüfung scheint eine faktische Umsetzungspolitik stattzufinden - mit spürbaren Folgen für Verkehr, Wirtschaft und Bevölkerung. Insbesondere auf Hauptverkehrsachsen ist Tempo 30 weder sachlich begründet noch verhältnismässig. Die SVP-Fraktion fordert Transparenz und will wissen, ob der Regierungsrat diese Politik der Verwaltung mitträgt oder zu korrigieren gedenkt. Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat in der Klus zwischen Balsthal und Oensingen auf der Kantonsstrasse Tempo 30 verfügt. Diese Massnahme betrifft eine der wichtigsten Verkehrsachsen des Bezirks Thal und hat sowohl lokale wie auch überregionale Bedeutung. Die SVP-Fraktion erachtet das Vorgehen als fragwürdig und politisch problematisch, zumal dem Ganzen lediglich ein Prüfauftrag zu Tempo 30 zugrunde liegt. Der Kantonsrat hat keinen definitiven Auftrag an den Regierungsrat erteilt, flächendeckend Tempo 30 umzusetzen oder entsprechende Projekte ohne klare politische Grundlage einzuleiten. Trotzdem scheint die Verwaltung bereits mit der Umsetzung von einzelnen Projekten voranzuschreiten - und zwar ohne erkennbaren gesamtheitlichen Plan, ohne parlamentarischen Auftrag und teilweise gegen den Widerstand der betroffenen Bevölkerung. Besonders stossend ist dabei, dass die Verfügung betreffend Tempo 30 in der Klus lediglich im Amtsblatt publiziert wurde - und dort nicht besonders prominent. Wer davon Kenntnis nehmen wollte, musste gezielt danach suchen. Entscheidungen dieser Tragweite, bei denen Behörden und Politik wissen müssen, dass sie Gespräche, Diskussionen und Empörung auslösen, sollten aus Sicht der SVP-Fraktion sichtbar und aktiv kommuniziert werden - etwa über den kantonalen Anzeiger, die Website des Kantons oder Medienmitteilungen. Die SVP-Fraktion fordert vom Regierungsrat eine umfassende Klärung des Vorgehens, der Zuständigkeiten, der Kommunikationspolitik sowie der künftigen Strategie im Umgang mit Tempo 30-Zonen und -Abschnitten auf kantonalen Strassen und bittet ihn um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf welcher rechtlichen und politischen Grundlage stützt sich das Amt für Verkehr und Tiefbau bei der Einführung von Tempo 30 in der Klus zwischen Balsthal und Oensingen?
2. Wie rechtfertigt der Regierungsrat die Umsetzung einer solchen Massnahme, obwohl der Kantonsrat bisher nur einen Prüfauftrag zu Tempo 30 erteilt, aber keine konkrete Umsetzung beschlossen hat?
3. Welche verkehrstechnischen, lärmrechtlichen oder sicherheitsrelevanten Abklärungen wurden im Fall der Klus vorgenommen?
4. Wurden die betroffenen Gemeinden, die Polizei und andere Fachstellen vorgängig konsultiert, und falls ja, mit welchen Ergebnissen?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die Verhältnismässigkeit dieser Massnahme auf einer überregional wichtigen Verkehrsachse?
6. Wurde geprüft, ob mildere Massnahmen (z. B. bauliche Anpassungen, lärmarme Beläge oder gezielte Kontrollen) den gleichen Zweck hätten erfüllen können?
7. Welche weiteren Projekte oder Strassenabschnitte im Kanton Solothurn sind aktuell in Prüfung oder Planung für Tempo 30 auf Kantonsstrassen?
8. Plant der Regierungsrat eine kantonale Strategie oder Roadmap, um Tempo 30 flächendeckend innerorts einzuführen, und falls ja, gestützt auf welchen parlamentarischen Auftrag?
9. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass künftig keine faktische Umsetzung politisch noch nicht beschlossener Massnahmen erfolgt?

10. Ist der Regierungsrat bereit, laufende oder geplante Tempo 30-Projekte auf Kantonsstrassen zu sistieren, bis die Ergebnisse des Prüfauftrags vorliegen und der Kantonsrat über das weitere Vorgehen entschieden hat?
11. Weshalb wurde die Verfügung zu Tempo 30 in der Klus nur im Amtsblatt publiziert und nicht zusätzlich auf anderen Kanälen (z. B. Anzeiger, Website, Medienmitteilung) bekanntgemacht?
12. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass Entscheide mit grosser öffentlicher Tragweite künftig prominenter und transparenter kommuniziert werden sollten, oder wollte er das Thema bewusst klein halten?

2. *Begründung:* Im Vorstosstext enthalten.

3. *Stellungnahme des Regierungsrates*

3.1 *Vorbemerkungen:* Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass Tempo 30 auf Kantonsstrassen in der Öffentlichkeit wie auch in politischen Gremien unterschiedlich beurteilt wird. Fragen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes, der Lebensqualität der Anwohnenden sowie der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes betreffen zentrale öffentliche Interessen. Entsprechend sensibel werden Änderungen der signalisierten Höchstgeschwindigkeit wahrgenommen. Der Regierungsrat nimmt die im Vorstoss geäusserten Bedenken ernst. Er hält jedoch fest, dass weder eine Missachtung parlamentarischer Entscheide noch eine faktische Umsetzungspolitik vorliegt. Massgebend ist das Bundesrecht: Die Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten auf Kantonsstrassen erfolgt gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz sowie auf die Signalisationsverordnung. Hinzu treten Verpflichtungen aus dem Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung. Sind die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt, sind die zuständigen Behörden gehalten, die erforderlichen Massnahmen zu prüfen und gegebenenfalls anzuordnen. Diese Verpflichtungen bestehen unabhängig von parlamentarischen Prüfaufträgen. Zur Sicherstellung einer einheitlichen, transparenten und nachvollziehbaren Praxis hat das Amt für Verkehr und Tiefbau eine Arbeitshilfe zur Beurteilung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen erarbeitet. Diese dient als Vollzugsinstrument und gewährleistet eine systematische Interessenabwägung unter Berücksichtigung der Strassenhierarchie, der Verkehrssicherheit, der Lärmsituation sowie der Auswirkungen auf Verkehrsqualität und Verkehrsablauf. Sie stellt kein politisches Programm dar, sondern ein Instrument zur rechtskonformen und -gleichen Behandlung entsprechender Anliegen. Der Kantonsrat hat den Regierungsrat mit Beschluss vom 27. März 2024 beauftragt, in Balsthal die Massnahme «Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Städtchen Klus» zu prüfen. Dieser Auftrag wird erfüllt. Er begründet jedoch kein Moratorium und entfaltet keine Sperrwirkung gegenüber anderen Verfahren. Die im Amtsblatt publizierte Anordnung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse in der Klus ist das Ergebnis eines gesetzeskonformen Einzelfallverfahrens. Sie steht in keinem Zusammenhang mit einer kantonalen Strategie zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen. Unabhängig davon werden die Arbeiten zur Verkehrsanbindung Thal (VA Thal) planmässig weitergeführt. Der Regierungsrat hält an der vorgesehenen Umfahrung als langfristige strukturelle Lösung fest. Die Anordnung von Tempo 30 ersetzt dieses Projekt nicht und steht ihm auch nicht entgegen.

3.2 *Zu den Fragen:*

3.2.1 *Zu Frage 1: Auf welcher rechtlichen und politischen Grundlage stützt sich das Amt für Verkehr und Tiefbau bei der Einführung von Tempo 30 in der Klus zwischen Balsthal und Oensingen?* Die Anordnung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse in der Klus stützt sich auf Artikel 32 Absätze 2 und 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) sowie auf Artikel 108 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21). Danach können von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abweichende Signale angeordnet werden, wenn dies insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zum Schutz der Umwelt erforderlich ist. Bei verkehrsorientierten Strassen ist ein Gutachten erforderlich. Gestützt auf Artikel 108 Absatz 4 SSV wurde ein externes Verkehrsgutachten eingeholt. Dieses bestätigt die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit der Temporeduktion. Die gesetzlichen Voraussetzungen gemäss Artikel 108 Absatz 2 der SSV sind erfüllt. Zudem bestehen Verpflichtungen aus dem Umweltschutzrecht. Artikel 11 Absatz 2 des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) verlangt, dass Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Die Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) konkretisiert diese Verpflichtungen. Werden die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten, sind geeignete und verhältnismässige Massnahmen anzuordnen. Die Anordnung dient somit der Erfüllung bundesrechtlicher Verpflichtungen und steht im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts, insbesondere mit dem Urteil 1C_574/2020 vom 9. März 2023, in welchem das Bundesgericht festgehalten hat, dass Lärmsanierungspflichten wirksam und ohne sachlich nicht gerechtfertigte Verzögerung umzusetzen sind und geeignete Massnahmen - einschliesslich Temporeduktionen - ernsthaft zu prüfen und gegebenenfalls anzuordnen sind.

3.2.2 Zu Frage 2: Wie rechtfertigt der Regierungsrat die Umsetzung einer solchen Massnahme, obwohl der Kantonsrat bisher nur einen Prüfauftrag zu Tempo 30 erteilt, aber keine konkrete Umsetzung beschlossen hat? Der vom Kantonsrat erteilte Prüfauftrag verpflichtet den Regierungsrat, die Möglichkeiten und Auswirkungen von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse in Balsthal zu untersuchen. Er begründet weder ein Moratorium noch eine Einschränkung der gesetzlichen Vollzugspflichten des Kantons in anderen Verfahren. Sind die Voraussetzungen gemäss SVG und SSV erfüllt und bestehen gleichzeitig Sanierungspflichten nach dem Umweltschutzgesetz, ist eine entsprechende Massnahme rechtlich zulässig und gegebenenfalls geboten. Der Regierungsrat ist verpflichtet, geltendes Bundesrecht anzuwenden. Es liegt keine Vorwegnahme eines politischen Entscheids vor, sondern rechtsgebundener Vollzug.

3.2.3 Zu Frage 3: Welche verkehrstechnischen, lärmrechtlichen oder sicherheitsrelevanten Abklärungen wurden im Fall der Klus vorgenommen? Im Fall der Kantonsstrasse in der Klus wurden umfassende verkehrstechnische, lärmrechtliche und sicherheitsrelevante Abklärungen vorgenommen. Grundlage bildeten ein externes Gutachten gemäss Artikel 108 Absatz 4 der SSV, eine lärmrechtliche Beurteilung nach USG und LSV sowie eine strukturierte Gesamtinteressenabwägung unter Berücksichtigung der Funktion der Strasse und der Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf.

3.2.4 Zu Frage 4: Wurden die betroffenen Gemeinden, die Polizei und andere Fachstellen vorgängig konsultiert, und falls ja, mit welchen Ergebnissen? Die betroffene Gemeinde Balsthal wurde einbezogen und konnte ihre Haltung im Rahmen der kantonalen Verkehrskommission darlegen. Der zuständige Ausschuss der kantonalen Verkehrskommission, bestehend aus Vertretungen des Verkehrs-Clubs der Schweiz, des Touring Club Schweiz, des Verbands Solothurner Einwohnergemeinden, der Kantonspolizei sowie des Amts für Verkehr und Tiefbau, führte eine Ortsbegehung durch und hat dabei eine Gesamtbeurteilung vorgenommen. Die Kommission empfahl die Einführung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse in der Klus als vertretbaren Einzelfall. Das zuständige Bau- und Justizdepartement folgte dieser fachlich abgestützten Empfehlung.

3.2.5 Zu Frage 5: Wie beurteilt der Regierungsrat die Verhältnismässigkeit dieser Massnahme auf einer überregional wichtigen Verkehrsachse? Die Verhältnismässigkeit wurde unter besonderer Berücksichtigung der Funktion als überregional bedeutende Verkehrsachse geprüft. Gemäss Artikel 5 Absatz 2 der Bundesverfassung (BV; SR 101) muss staatliches Handeln geeignet, erforderlich und zumutbar sein. Die Abwägung ergab, dass die positiven Wirkungen auf Verkehrssicherheit und Lärmschutz die geringe Fahrzeitverlängerung für den motorisierten Verkehr von maximal rund 15 Sekunden überwiegen. Die Massnahme erweist sich damit als verhältnismässig.

3.2.6 Zu Frage 6: Wurde geprüft, ob mildere Massnahmen (z. B. bauliche Anpassungen, lärmarme Beläge oder gezielte Kontrollen) den gleichen Zweck hätten erfüllen können? Im Verkehrsgutachten wurden verschiedene Varianten geprüft, darunter lärmmindernde Beläge als Massnahmen an der Quelle gemäss Artikel 11 Absätze 1 und 2 USG. Die Beurteilung ergab, dass die Kombination aus Tempo 30 und lärmminderndem Belag die wirksamste und zugleich verhältnismässigste Lösung darstellt. Trotz dieser Massnahmen verbleiben teilweise Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte, was die Notwendigkeit von Tempo 30 unterstreicht.

3.2.7 Zu Frage 7: Welche weiteren Projekte oder Strassenabschnitte im Kanton Solothurn sind aktuell in Prüfung oder Planung für Tempo 30 auf Kantonsstrassen? Im Kanton Solothurn gehen vermehrt Gesuche für Tempo 30 auf Kantonsstrassen ein. Diese werden jeweils einzeln geprüft. Der Anteil der bestehenden Tempo-30-Abschnitte beträgt rund 0,6 Prozent der Gesamtlänge des Kantonsstrassennetzes von etwa 611 Kilometern. Derzeit befinden sich rund 20 einzelne Verfahren in unterschiedlichen Bearbeitungsstadien. Dabei handelt es sich um punktuelle Prüfungen, die entweder auf kommunale Anträge, auf Überprüfungen im Rahmen der Sanierungspflichten nach USG oder auf sicherheitsrelevante Fragestellungen zurückgehen. Ein systematisches Ausbauprogramm besteht nicht.

3.2.8 Zu Frage 8: Plant der Regierungsrat eine kantonale Strategie oder Roadmap, um Tempo 30 flächendeckend innerorts einzuführen, und falls ja, gestützt auf welchen parlamentarischen Auftrag? Der Regierungsrat verfolgt keine Strategie zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen. Massnahmen erfolgen ausschliesslich im Rahmen von Einzelfallprüfungen gestützt auf die gesetzlichen Vorgaben.

3.2.9 Zu Frage 9: Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass künftig keine faktische Umsetzung politisch noch nicht beschlossener Massnahmen erfolgt? Geschwindigkeitsanordnungen erfolgen in einem gesetzlich klar geregelten Verfahren. Bei verkehrsorientierten Strassen ist ein Gutachten erforderlich. Die Entscheide beruhen auf gesetzlichen Grundlagen und fachlichen Abklärungen. Eine faktische Umsetzung politisch nicht beschlossener Programme findet nicht statt.

3.2.10 Zu Frage 10: Ist der Regierungsrat bereit, laufende oder geplante Tempo 30-Projekte auf Kantonsstrassen zu sistieren, bis die Ergebnisse des Prüfauftrags vorliegen und der Kantonsrat über das weitere Vorgehen entschieden hat? Eine generelle Sistierung laufender oder geplanter Verfahren ist

nicht vorgesehen. Der Kanton ist verpflichtet, Sanierungspflichten nach dem USG sowie sicherheitsrelevante Massnahmen nach dem SVG umzusetzen. Diese Verpflichtungen können nicht von einem parlamentarischen Auftrag abhängig gemacht werden.

3.2.11 Zu Frage 11: Weshalb wurde die Verfügung zu Tempo 30 in der Klus nur im Amtsblatt publiziert und nicht zusätzlich auf anderen Kanälen (z. B. Anzeiger, Website, Medienmitteilung) bekanntgemacht? Die Verfügung wurde gestützt auf § 10 Absatz 4 der Verordnung über den Strassenverkehr (BGS 733.11) im kantonalen elektronischen Amtsblatt publiziert. Diese Publikation ist rechtlich verbindlich und gewährleistet die Wahrung der Rechtsmittelfrist. Eine zusätzliche Veröffentlichung ist gesetzlich nicht vorgesehen und entspricht nicht der bisher geltenden Praxis.

3.2.12 Zu Frage 12: Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass Entscheide mit grosser öffentlicher Tragweite künftig prominenter und transparenter kommuniziert werden sollten, oder wollte er das Thema bewusst klein halten? Die Änderung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit stellt einen formellen Verwaltungsakt dar, der nach den gesetzlichen Vorgaben publiziert wird. Der Regierungsrat hatte keine Absicht, das Thema zurückhaltend zu behandeln. Er anerkennt, dass einzelne Massnahmen ein erhöhtes Informationsbedürfnis auslösen können und ist bereit zu prüfen, ob in besonders sensiblen Einzelfällen ergänzende Informationen zweckmässig sind, ohne die rechtsgleiche Behandlung zu beeinträchtigen.

Beat Künzli (SVP). Wenn man die Antworten des Regierungsrats auf unsere vorliegende Interpellation liest, könnte man den Eindruck bekommen, dass es sich um ein kleines technisches Detail der Verkehrspolitik handelt. Eine einzelne Tempo-30-Anordnung auf einer Kantonsstrasse – was soll's? Ein kleiner Verwaltungsentscheid – ja, es ist ein Einzelfall. Doch wer sich ein wenig näher mit dieser Situation befasst und insbesondere mit der Situation in der Klus zwischen Balsthal und Oensingen, merkt sehr schnell, dass es um weit mehr geht als nur um das. Es geht um eine grundlegende Frage unserer Verkehrspolitik, nämlich um die Frage, wie wir im Kanton Solothurn künftig mit Tempo-30-Anordnungen auf kantonalen Hauptverkehrsachsen umgehen. Die Solothurner Strasse durch die Klus ist nicht irgendeine Strasse. Sie ist Teil der kantonalen Hauptverkehrsachse H13. Sie verbindet das Thal mit dem Gäu und dem Mittelland. Sie ist für Pendler, für das Gewerbe, für die Logistik und für den öffentlichen Verkehr eine zentrale Verkehrsverbindung. Gemäss den vorhandenen Unterlagen wird der Abschnitt von rund 20'000 Fahrzeugen pro Tag benutzt. Das ist kein Quartierverkehr, das ist auch keine Wohnstrasse. Es ist eine höchst verkehrsorientierte Kantonsstrasse mit regionaler Funktion. Wenn auf einer solchen Achse Tempo 30 eingeführt wird, ist das kein kleiner Detailentscheid am Rande. Das hat Auswirkungen auf eine ganze Region. Was absolut nicht nachvollziehbar ist und was wir in dieser Sache insbesondere kritisieren, ist der folgende Umstand: Der Kantonsrat hat einen klar formulierten Auftrag beschlossen. Dieser hat ausdrücklich gelautet «Tempo 30 prüfen», nicht umsetzen. Das ist eine grosse Differenz. Der ursprüngliche Auftrag sowie ein gleichlautender Volksauftrag wurden damals entsprechend abgeändert. Sinn und Zweck dieser Anpassung war es, eine mögliche Tempo-30-Zone in der Klus zu prüfen, und zwar unter der Berücksichtigung von verschiedenen Aspekten, insbesondere auch im Zusammenhang mit einer möglichen besseren Verkehrsanbindung im Thal. Der Regierungsrat als ausführendes Organ des Auftraggebers – und das sind wir – macht also einmal mehr etwas völlig anderes, als ihm aufgetragen wurde. In seiner Antwort auf unsere Interpellation schreibt er nun, dass dieser Prüfauftrag keine Sperrwirkung entfaltet habe. Dem Vollzug des Bundesrechts stehe er nicht entgegen. Man könne daher davon unabhängig handeln. Diese Position mag man juristisch vielleicht vertreten können. Politisch wirft sie aber eine sehr grundsätzliche Frage auf, nämlich welche Bedeutung parlamentarische Aufträge hier im Rat überhaupt noch haben, wenn man sie den Beschlüssen völlig entgegengesetzt umsetzt. Oder man muss sich sogar fragen, ob es den Kantonsrat überhaupt noch braucht, wenn wir hier im Rat einen Entscheid fällen, der dem Regierungsrat ziemlich egal ist? In diesem Zusammenhang erinnere ich gerne an die Fraktionserklärung der Fraktion FDP/GLP in der letzten Session, bei der es um ein sehr ähnliches Thema ging. Der Regierungsrat bezeichnet den Fall Klus als Einzelfall. Gleichzeitig steht in derselben Antwort geschrieben, dass im Kanton Solothurn zurzeit rund 20 Verfahren zu Tempo 30-Anordnungen auf Kantonsstrassen hängig sind. Wenn 20 Verfahren parallel laufen, kann man nicht von einem isolierten Einzelfall in der Klus sprechen. Dann stellt sich zwangsläufig noch eine weitergehende Frage. Entsteht eine neue Praxis für Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Kanton Solothurn? Der Regierungsrat verneint das. Er sagt, dass es keine Strategie und kein Programm gibt. Auch das mag formal korrekt sein. Aber politisch müssen wir uns trotzdem überlegen, welche Leitlinien künftig gelten. Wo ist Tempo 30 sinnvoll, wo ist es verhältnismässig und wo überschreitet man die Grenzen einer sinnvollen Verkehrspolitik? Hinzu kommt, dass auf Bundesebene zurzeit die Motion Schilliger umgesetzt wird, die Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen grundsätzlich einschränken will. Vor diesem Hintergrund ist es umso unverständlicher, dass der Kanton Solothurn aktuell eine Praxis voranzutreiben scheint, die genau in die entgegengesetzte Richtung der aktuellen Bundespolitik geht. Anstatt hier vorschnell Fak-

ten zu schaffen, wäre es aus unserer Sicht angezeigt, die bundesrechtliche Entwicklung abzuwarten und darauf abgestützt klare kantonale Leitlinien zu definieren. Dass das nicht passiert, ist nicht nur sachlich fragwürdig, sondern politisch nur sehr schwer nachvollziehbar. Die Realität auf einer stark belasteten Achse wie die in der Klus ist sehr komplex – Stau, Stop-and-Go-Verkehr, Rückstaus zu Stosszeiten. Gerade deshalb stellen sich viele Menschen, gerade auch bei uns im Thal, die Frage, ob es wirklich verhältnismässig ist, eine Hauptverkehrsachse dauerhaft auf Tempo 30 zu reduzieren, wenn die Lärminderung in der Praxis offensichtlich nur sehr begrenzt bleibt. Die Frage ist legitim. Diese muss man stellen und sie verdient eine ernsthafte Diskussion. Ein weiterer Punkt wurde in der bisherigen Diskussion aus meiner Sicht zu wenig berücksichtigt, nämlich die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und auf die Blaulichtorganisationen. Die Klus ist nicht nur eine Pendlerachse, sie wird auch von Postautos benutzt. Sie ist Teil der regionalen ÖV-Verbindung. Sie ist eine wichtige Strecke für die Polizei, die Feuerwehr und die Rettungsdienste. Gerade im ländlichen Raum können Minuten entscheidend sein. Wenn Tempo-30-Massnahmen eingeführt werden, müssen diese Auswirkungen ebenfalls sorgfältig geprüft werden, nicht nur theoretisch, sondern ganz konkret vor Ort und auch mit den entsprechenden Personen. Genau da stellt sich die Frage, ob diese Aspekte genügend und überhaupt in die Entscheidungsgrundlagen eingeflossen sind. Wir bezweifeln das sehr stark. Auch die Transparenz zu diesem Vorhaben müssen wir noch kurz ansprechen. Formal genügt eine Publikation im Amtsblatt. Das ist vermutlich auch korrekt. Doch wenn ein Entscheid eine ganze Region betrifft, reicht der Formalismus mit einer kleinen Publikation im Amtsblatt nicht aus. Hier braucht es mehr Transparenz. Dann braucht es Kommunikation und nachvollziehbare Entscheidungsgrundlagen. Viele Menschen bei uns haben erst sehr spät erfahren, was hier geplant ist und was unsere Regierungsrätin vorhat. Das verstärkt das ungute Gefühl, dass wichtige Entscheide, insbesondere im Verkehrsbereich, zunehmend technokratisch in geheimen Dunkelkammern getroffen werden. Man hat gehofft, dass es niemand merkt, damit keine mühsame Beschwerde geführt werden muss. Gott sei Dank hat der aufmerksame Bürger Lukas Wilhelm von Laupersdorf die gut versteckte Meldung in letzter Minute noch gesehen und Beschwerde eingereicht. Die Antwort auf die Frage, ob ein Kanton von seiner Regierung so gut geführt ist, wenn er etwas möglichst geheim und versteckt macht, überlasse ich hier jedem selber. Die Kantonsstrassen erfüllen eine wichtige Funktion. Sie verbinden Regionen und tragen einen grossen Teil des Verkehrs. Sie sind Teil unserer wirtschaftlichen Infrastruktur. Wenn auf solchen Achsen Tempo-30-Massnahmen geprüft werden, dann braucht es eine besonders sorgfältige Interessenabwägung. Solche Entscheide dürfen nicht in einem Verwaltungsbüro unter Kollegen gefällt werden, sondern sie müssen zwingend im Parlament diskutiert werden. Genau deshalb ist es richtig und wichtig, dass wir diese Diskussion heute im Kantonsrat führen, auch über das heutige Traktandum hinaus. Die SVP-Fraktion wird dieses Thema weiter aufmerksam verfolgen und behält sich vor, in einer nächsten Session allenfalls einen entsprechenden Vorstoss einzureichen. Wir sind von den Antworten des Regierungsrats absolut unbefriedigt.

Markus Dietschi (FDP). Auch wir waren ein wenig irritiert über das Vorgehen in der Klus. Der Regierungsrat hat versucht, in seiner Antwort zu den Fragen von Beat Künzli darüber aufzuklären. Ich mache es kurz, aber deswegen nicht weniger prägnant: Die Fraktion FDP/GLP steht der Einführung von Tempo-30-Zonen auf Abschnitten von Kantonsstrassen sehr sehr kritisch gegenüber. Sie sieht das als absolut letztes Mittel. Wir ermahnen somit den Regierungsrat, bei der Einführung von Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen sehr grosse Zurückhaltung zu üben. Wir bitten Sie, diese Haltung auch der Verwaltung weiterzugeben.

Stefanie Ingold (SP). Wir haben gehört, dass die Interpellation aufgrund des Entscheids in der Klus erfolgt ist. Der Entscheid ist sachlich richtig, allein schon aufgrund der Lärmsituation. Rechtlich ist sie sauber abgestützt, das konnte man nachlesen. Der Kanton musste in diesem Fall selber aktiv werden und seine gesetzlichen Pflichten wahrnehmen. Das Vorgehen erfolgt exakt nach den geltenden Vorgaben des Bundesrechts sowie gemäss dem kantonalen Leitfaden, der den Gemeinden bestens bekannt ist. Dieser Leitfaden ist kein politisches Programm, sondern ein Vollzugsinstrument und er wurde korrekt angewendet. Wichtig dabei ist, dass die Kantonale Verkehrskommission der Einführung von Tempo 30 in der Klus zugestimmt hat. Meines Wissens waren sie sogar vor Ort. Der Entscheid basiert somit nicht einfach auf Verwaltungshandeln im Alleingang, sondern er wurde in einer Gesamtbeurteilung fachlich abgestützt gefällt. Man kann aber sicher festhalten, dass es nicht falsch gewesen wäre, wenn man vor dem Entscheid die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission informiert hätte, auch wenn das rechtlich nicht zwingend notwendig gewesen war. Das ist sicher ein Punkt, den man mitnehmen kann, mehr aber auch nicht. Es ist bestimmt nicht angezeigt, immer in eine reflexartige Empörung zu verfallen, wenn es um Tempo 30 geht. Die Fakten zeigen, dass nach wie vor zügig durch den Kanton gefahren werden kann. Der Anteil der bestehenden Tempo-30-Abschnitte auf den Kantonsstrassen beträgt rund

0,6 % der gesamten Kantonsstrassenlänge von etwa 611 Kilometern. Das sind gerade einmal 3,6 Kilometer. Von einer ideologisch motivierten Umgestaltung der Kantonsstrassennetze kann also keine Rede sein. Im Gegenteil, es ist eher so, dass die Gemeinden vermehrt Tempo 30 auf kantonalen Strassen verlangen, die durch das Gemeindegebiet führen. Oftmals kann der Kanton diese Wünsche nicht umsetzen, weil es klare gesetzliche Vorgaben, klare Kriterien und eine klar strukturierte Vorgehensweise gibt. Eines der Verfahren, das angesprochen wurde, betrifft die Stadt Solothurn. Das war auf Antrag eines Gemeinderatsbeschlusses der Stadt Solothurn. Die Stadt würde wohl staunen, wenn im Kantonsrat darüber debattiert würde, ob das nun umgesetzt werden soll oder nicht. Tempo 30 auf Kantonsstrassen ist also kein politisches Wunschkonzert, sondern das Ergebnis von Einzelfallprüfungen unter strengen Voraussetzungen. Zusammengefasst ist der Entscheid in der Klus rechtlich korrekt, fachlich begründet und verhältnismässig. Der Kanton hat seine Verantwortung wahrgenommen - nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Edgar Kupper (Die Mitte), II. Vizepräsident. Ich habe eine etwas andere Haltung als Stephanie Ingold, auch aufgrund der langen, über 60-jährigen Planung, die in der Klus stattfindet. Die Verkehrssituation mit dem alltäglichen, langen Morgen- und Abendstau beim Nadelöhr Klus bei Balsthal nach 60 Jahren Planung und noch immer keine Lösung ist für das Pendlervolk und die Bevölkerung des Thals - ich kann es nicht anders sagen - schlichtweg eine Katastrophe. Andere sagen hier im Ratssaal bei solchen unbefriedigenden Situationen: «Ig bi hässig». Ja, viele Thaler und Thalerinnen sind wirklich sauer und ich bin es auch. Seit 60 Jahren wird geplant. Das vom Volk klar gutgeheissene Projekt «Verkehrsanbindung Thal» wurde schlussendlich mit Einsprachen und oberflächlichen Beurteilungen der Bundeskommission zu Fall gebracht. Jetzt - als wäre das noch nicht genug - drückt man der Thaler Bevölkerung beim Verkehrsnadelöhr noch eine Tempo-30-Zone aufs Auge. Eine Tempo-30-Zone auf einer solch stark befahrenen Hauptverkehrsachse mit rund 20'000 Fahrzeugen pro Tag ist nicht nachvollziehbar. Es handelt sich um eine Verkehrsachse, die das ganze Tal und die angrenzenden Regionen erschliesst. Zudem steht keine Alternativstrasse zur Verfügung, um diese Tempo-30-Zone zu umfahren. Es wurde bereits erwähnt, dass die Tempo-30-Zone ohne reales Pilotprojekt und vorgezogen zu einem vorliegenden neuen Umfahrungsprojekt eingeführt wird, obwohl die vorberatende Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission auf mein Begehren hin das klar nur auf eine Prüfung, aber eine richtige, begrenzt hat. Sie hat den Wortlaut des Regierungsrats geändert, indem die vorgezogene Prüfung und die Einführung nach Möglichkeit herausgestrichen wurden. Das Parlament hat diese Haltung in der Beratung vom 27. März 2024 einstimmig und beim zweiten Vorstoss mehrheitlich gestützt. Man hätte erwarten können, dass der Regierungsrat transparent informiert, mindestens in der vorberatenden Kommission, und danach auch über den geplanten Ablauf der Prüfung und über den Stand der Prüfung vor der Umsetzung. Man hat sich jedoch auf die kleinstmögliche Kommunikation beschränkt, nämlich auf die Publikation des Entscheids im Amtsblatt. Mit der Antwort auf die vorliegende Interpellation und auch bei der Information der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission an der Sitzung vom 29. Januar 2026 zeigen der Regierungsrat und die Verwaltung den Ablauf der üblichen Prüfungen einer Installation einer 30er-Zone auf. Es wird aufgezeigt, dass bei dem Verfahren, das im vorliegenden Fall angewendet wurde, verschiedene relevante Themen untersucht und mit einem Punktesystem bewertet werden. 11,5 Punkte der 20 maximal möglichen Punkte sprechen nach dieser Untersuchung für eine Einführung der 30er-Zone. Das ist ein knapper Entscheid und mit dem sicher vorhandenen Interpretationsspielraum hätte das auch auf die andere Seite fallen können. Das gilt auch für die Beratung in der Verkehrskommission, die schlussendlich auch die entsprechende Empfehlung abgegeben hat. Während der Durchführung der vorliegenden Prüfung wurden unter anderem verschiedene massgebliche Organisationen angehört und miteinbezogen, unter anderem der Verband Solothurner Einwohnergemeinden (VSEG) und die Standortgemeinde Balsthal, vertreten mit dem Gemeindepräsidenten. Die offensichtlich wohlwollende Haltung der Vertretung der Standortgemeinde Balsthal und auch des VSEG für die Tempo-30-Zone hat meines Erachtens unter anderem zu dem Entscheid geführt, dass Tempo-30 eingeführt werden soll. Das ist für uns Thaler und insbesondere für mich als ehemaliger Gemeindepräsident schwer verdaulich. Wir haben für eine Umfahrlösung gekämpft und wir haben diese mit einem Volksentscheid auch erreicht. Danach wurde sie aber abgelehnt. Die wohlwollende Haltung der Standortgemeinde befremdet mich. Auf alle Fälle erwarten wir von der Mitte Fraktion. Die Mitte - EVP, dass vor der definitiven Einführung der Tempo-30-Zone ein Pilotprojekt durchgeführt wird, um die Auswirkungen dieser 30er-Zone zu prüfen. Das kann dazu führen, dass sich der Stau noch verlängert. Das wäre ein No-Go und das muss untersucht werden. Ich möchte auch anmerken, dass die Mitte Fraktion. Die Mitte - EVP nicht grundsätzlich gegen Tempo-30-Zonen ist. In Quartierstrassen, in unmittelbarer Nähe zu Schulanlagen oder anderen stark personenfrequentierten Anlagen und Einrichtungen und dergleichen können diese angepasst, wirksam und am richtigen Ort sein. Bei verkehrsorientierten Strassen sind wir aber sehr kritisch. Wir

erwarten eine eingehende und transparente Prüfung und die Durchführung einer Praxisstudie. Die Verkehrsanbindung oder die Umfahrung der Klus bei Balsthal ist nach wie vor sehr dringend. Das haben wir von der Mitte Fraktion. Die Mitte – EVP in der Beratung vom 27. März 2024 hier im Parlament unterstrichen, als die zwei vorliegenden Aufträge behandelt wurden. Es soll alles darangesetzt werden, dass die Umfahrung möglichst zeitnah umgesetzt werden kann. Mich nimmt es Wunder – und diese Frage stelle ich an unsere Regierungsrätin Sandra Kolly – welche Unterfangen in den zwei Jahren unternommen wurden, um wieder ein gangbares Projekt zu erarbeiten, welche Stolpersteine vorhanden und welche Lösungen vorgesehen sind.

Christof Schauwecker (GRÜNE). Ich danke dem Interpellanten für die aufgeworfenen Fragen und dem Regierungsrat für die klaren Antworten. Ich spreche immer gerne über Tempo 30 und danke für diese Plattform. In der Sache Tempo 30 durch die Klus ist, wie es vom Regierungsrat dargestellt wurde, alles rechtens abgelaufen. Ich möchte an dieser Stelle unseren Dank aussprechen, dass der Prüfauftrag des Parlaments in diesem Bereich umgesetzt wurde. Wie in den Antworten aufgezeigt wurde, wurde unter anderem die Gemeinde Balsthal in dieser Frage angehört. Offenbar war die Gemeinde gegenüber Tempo 30 durch die Klus offen. Der formulierte Grundsatz des Kantons «Kein Tempo 30 gegen die Opposition der Gemeinde» wurde mutmasslich also eingehalten. Der dem zugrundeliegende Auftrag beinhaltet allerdings nicht nur Tempo 30 als Massnahme, sondern auch die Schaffung einer sicheren Veloverbindung durch die Klus. Die Klus hat ein grosses Velopotential. Der kantonale Velonetzplan hat das klar aufgezeigt. Wir wünschen uns, dass auch dieser Teil des parlamentarischen Auftrags möglichst zeitnah umgesetzt wird. Noch ein Wort zum Prüfauftrag. Der Interpellant Beat Künzli hat das in seinem Votum ebenfalls thematisiert. Die Hauptnatur eines Prüfauftrags ist zwar das Prüfen. Ein Prüfauftrag heisst allerdings nicht, dass man etwas prüft und dann nichts macht. Ich habe in diesem Bereich zwar persönlich keine Erfahrung, aber man verlobt sich schliesslich auch nicht, ohne dass man später auch tatsächlich heiraten will.

Philipp Heri (SP). Wenn die Verwaltung etwas prüft und feststellt, dass gehandelt werden muss und dann auch handelt, so ist meiner Meinung nach überhaupt nichts falsch daran. Das Problem ist, dass der Entscheid den einen gefällt und den anderen nicht. Ich habe in Gerlafingen die gleiche Erfahrung gemacht, nur umgekehrt. Man kann das Rechtsmittel ergreifen, um den Entscheid anzufechten. Das haben wir gemacht und das wurde auch in der Klus gemacht. So sieht man, wohin es führt. Es wurden von Entscheiden in Dunkelkammern und von intransparenten Leitfäden gesprochen. Dazu muss ich sagen, dass dieser Leitfaden sehr transparent ist und das Amt für Verkehr und Tiefbau diesen anwendet. Er berücksichtigt übrigens schon heute die Anliegen der Motion Schilliger und ist somit auch in dieser Beziehung sauber. Weiter gibt es ein Resultat aus der Anwendung des Leitfadens, nämlich eine Punktzahl. Edgar Kupper hat das vorhin erwähnt. Wenn diese Punktzahl in einer gewissen Bandbreite liegt, ein Ermessensspielraum vorhanden ist und eine Interessenabwägung gemacht werden muss, kommt die kantonale Verkehrskommission zum Einsatz und entscheidet anschliessend. Die kantonale Verkehrskommission ist nicht etwa velofreundlich oder Tempo-30-freundlich zusammengesetzt. Im Gegenteil, es gibt einen Überhang an Vertretern von Autoverbänden. Wenn die Verkehrskommission also so entscheidet, dann denke ich, dass es wirklich wichtig ist, dass man auf einer solchen Strasse Tempo 30 einführt.

Heinz Flück (GRÜNE). Vor zwei Jahren haben wir hier im Rat nicht nur beschlossen, Tempo 30 kurzfristig zu prüfen, sondern wir haben den Regierungsrat auch beauftragt, zeitnah eine durchgehende Lösung für den Veloverkehr vorzulegen, wie unser Fraktionssprecher bereits angedeutet hat. Bis heute haben wir diesbezüglich aber noch nicht einmal irgendwelche Ideen oder Pläne gesehen. Wenn es für die Zufussgehenden und für die Velofahrenden endlich sichere Wege gibt, abseits dieser einzigen Verbindung, kann man Änderungen von Tempolimiten allenfalls wieder prüfen. Das soll aber immer im Zusammenhang mit der konkreten Sicherheitssituation geschehen und nicht aufgrund von Ideologie- und Glaubensfragen, was man auf einer Kantonsstrasse machen darf oder nicht, so wie das der Interpellant jetzt meint. Hier sehe ich noch einen massiven Widerspruch. Bisher haben die Interpellanten immer gejammert, dass es Stau hat und es in der Klus zu langsam vorwärtsgeht. Wenn Sie aber davon ausgehen, dass man in der meisten Zeit, wenn es so signalisiert bliebe, 50 Kilometer pro Stunde fahren kann, genügt eine bestehende Strasse offensichtlich doch, zumindest für den Autoverkehr.

Sandra Kolly (Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements). Gerne sage ich noch einige Worte dazu. Es ist richtig, dass die Kommunikation nicht optimal war. Gemäss Gesetz sind wir mit der Publikation im Amtsblatt korrekt vorgegangen. In diesem Fall wäre es aber sicher von Vorteil und angebracht gewesen,

wenn ich in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission proaktiv darüber informiert hätte. Das nehme ich auf mich. Ich muss aber betonen, dass wir hier Bundesrecht umsetzen. In der Klus gibt es über 500 Personen, die einem zu hohen Emissionswert ausgesetzt sind. Wir haben sogar 80 Personen, die über dem Alarmwert sind. Selbst mit Tempo 30 und mit dem lärmdämmenden Belag bleiben sie teilweise noch darüber. Hier geht es nicht um Geschwindigkeit oder um Sicherheit, sondern vor allem um den Lärm. Die Resultate sind so ausgefallen, dass wir zum Handeln gezwungen sind. Wie gesagt, setzen wir hier Bundesrecht um. Weiter wehre ich mich dagegen, wenn man sagt, dass wir Entscheide in der Dunkelkammer fällen. Der Leitfaden wird angewendet, er ist transparent, er ist mit dem Bundesamt für Verkehr, mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung und mit dem VSEG breit abgestützt. Mit der Verkehrskommission - Philipp Heri hat deren Zusammensetzung genannt - waren wir vor Ort und sie hat eine Empfehlung für Tempo 30 abgegeben. Das ist mir wichtig zu erwähnen. Es wurde bereits gesagt, dass Tempo 30 auf 3,5 Kilometern auf dem Strassennetz von 611 Kilometern gilt. Das sind 0,6 %. Wir führen also nicht wie wild Tempo 30 ein. Es ist richtig, dass 20 Gesuche hängig sind. Wir haben aber niemanden gebeten, ein Gesuch einzureichen. Diese gelangen an uns. Nun gibt es hier im Saal mehrere Gemeindepräsidenten, die mit mir nicht zufrieden sind, weil wir gesagt haben, dass es keine Tempo 30-Zone geben wird. Mit Ausnahme der Klus sind wir immer nur vor Gericht gelandet, weil wir Tempo 30 nicht bewilligt haben. In Hägendorf haben wir verloren. In anderen Gemeinden mussten wir mehr Tempo 30 machen. Der Regierungsrat hat es soeben abgelehnt, in Walterswil längere Tempo-30-Strecken zu machen. Hier weiss ich nicht, ob dieser Entscheid noch weitergezogen wird. Aber es sind wirklich die Gemeinden, die auf uns zukommen und ich kann Ihnen versichern, dass wir die Gesuche jeweils sehr gut prüfen. Ich kann Ihnen den Leitfaden und auch die Präsentationen, die wir in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission gemacht haben, gerne zustellen. Auch setzen wir die Motion Schilliger voll und ganz um. Für eine verkehrsorientierte Kantonsstrasse braucht es ein Gutachten. Es gibt also Richtlinien und Vorgaben, die wir einhalten müssen. Ich bin auch «hässig», und zwar auf die zwei Kommissionen, die verhindert haben, dass wir die Verkehrsanbindung Thal nicht umsetzen können. Beat Künzli weiss, dass ich eine Thalerin bin und weiss, wie es dort aussieht. Wenn ich einen Zauberstab hätte, dann hätten wir die Verkehrsanbindung. Damit will ich sagen, dass wir an der Arbeit sind. Übrigens ist das schweizweit ein Pilotprojekt. Wir haben das Bundesamt für Kultur, das für die beiden Kommissionen zuständig ist, gezwungen, dass sie mit uns an den Tisch kommen und dass die Präsidenten dieser Kommissionen, verschiedene Experten, Ingenieure usw. mit dabei sind. Weiter soll sich auch der Bund an der Studie beteiligen, die wir jetzt machen. Es wurden verschiedene Projekte vorgestellt und wenn alles gut läuft, dann sollten wir Ende Dezember ein Projekt haben, das gut abgestützt ist und zu dem die Kommissionen sagen, dass es umgesetzt werden kann. Dann ist das eine gesamtheitliche Lösung. Dabei werden wir natürlich auch an die Fussgänger und an die Velofahrer denken. Es macht keinen Sinn, dass wir das alles einzeln denken. Edgar Kupper hat mich gefragt, ob es Stolpersteine gibt. Ich sehe nur einen Stolperstein und das sind die Finanzen. Ich bin überzeugt, dass es eine Lösung geben wird, auch mit den Kommissionen. Ob es am Schluss finanzierbar ist, werden wir sehen. Aber ich kann Ihnen versichern, dass ich alles daran setze, damit wir eine Lösung für die Verkehrsanbindung Thal finden. Ich erwähne hier noch einmal Tempo 30. Damit verliert man 15 Sekunden. Tempo 30 macht man wegen dem Lärm. Es würde zu lange dauern, wenn man warten muss, bis wir das Verkehrsprojekt umgesetzt haben. Wir waren also wirklich in der Verantwortung und mussten handeln. So gesehen bitte ich um Verständnis. Aber ich wiederhole, dass die Kommunikation definitiv nicht gut war. Und jetzt wünsche ich allen einen schönen Ausflug.

Myriam Frey Schär (GRÜNE), Präsidentin. Ich habe noch einen Hinweis zur Tagesordnung vom nächsten Mittwoch. Das Traktandum 18, die Interpellation von Matthias Anderegg zum Brandschutz, wird wegen Abwesenheit des Erstunterzeichners auf die nächste Session verschoben. Auch ich wünsche allen einen schönen Fraktionsausflug.

Schluss der Sitzung um 12:10 Uhr