

# Regierungsratsbeschluss

vom 3. März 2026

Nr. 2026/399

KR.Nr. I 0258/2025 (BJD)

Interpellation Beat Künzli (SVP, Laupersdorf): Tempo 30 auf Hauptachsen - ideologischer Leerlauf des Kantons? (12.11.2025)  
Stellungnahme des Regierungsrates

---

## 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 Amtes 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 Absatz 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 verkehrorientierten 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.



Yves Derendinger  
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (bk)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (sut/zea)  
Parlamentsdienste (elektronische Publikation an KR)