

4. Sitzung

Mittwoch, 3. April 1996, 8.30 Uhr
im Kantonsratssaal

Vorsitz: Hans König, Präsident
Protokollführung: Fritz Brechbühl, Ratssekretär
Redaktion: Gertrud Lutz Zaman, Bern

Anwesend sind 132 Mitglieder. Abwesend mit Entschuldigung: Maria Germann, Margrit Huber, Hubert Jeny, Raoul Keller, Jean-Maurice Lätt, Jörg Liechti, Bruno Meier, Romi Meyer, Rudolf Sélébam, Christina Tardo, Walter Vögeli, Andrea von Maltitz. (12)

41/96

Begrüssung und Mitteilungen des Kantonsratspräsidenten

Hans König, Präsident. Ich begrüsse Sie alle herzlich zum zweiten Sitzungstag. Gestern haben wir recht rasch gearbeitet, die Traktandenliste ist aber immer noch lang, und ich habe die Absicht, sie heute abzutragen. Ich bitte Sie, sich darauf einzustellen, dass die Sitzung am Nachmittag weitergehen wird.

29/96

Wahl eines Suppleanten oder einer Suppleantin für das Obergericht

Stimmende 130, absolutes Mehr 66.

Gewählt ist Thomas Laube, Trimbach, mit 111 Stimmen.

39/96

Wahl eines Mitglieds des Versicherungsgerichts

Stimmende 130, absolutes Mehr 66.

Gewählt ist Marianne Jeger, Solothurn, mit 124 Stimmen.

Hans König, Präsident. Ich gratulierte den Gewählten zur Wahl und wünsche ihnen viel Kraft und Zufriedenheit in der Ausübung ihrer Ämter.

30/96

Wahl von zwei Mitgliedern der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

(anstelle von Urs Hasler und Toni von Arx)

Es werden in offener Wahl gewählt: Jürg Liechti und Stephan Jeker.

177/95

Entwurf des kantonalen Richtplanes (Richtplan 1997) – Stand Oktober 1995

Weiterberatung (siehe Seite 87)

Hans König, Präsident. Dieses Geschäft wird uns noch einige Zeit beschäftigen. Die gestrige Diskussion war gut und sachlich, und heute wird es sicher nicht anders sein. Ich sagte Ihnen gestern, wie wir das Geschäft behandeln, und wiederhole heute nur noch dies: Wir werden über keine Anträge abstimmen, sondern sie einfach zuhanden des Protokolls entgegennehmen. Wir gehen kapitelweise vor.

Allgemeine Einführung (Seiten 1–18)

Max Karli. Gestern war viel von dem dynamischen Element die Rede. Dessen Handhabung ist jedoch nirgendwo im Richtplan festgehalten und sollte eigentlich für sämtliche Kapitel gelten. Damit sollte es auch im allgemeinen Teil enthalten sein, und zwar so, dass es auf der einen Seite behördenverbindlich ist, auf der andern Seite für den Benutzer auch das Recht abgeleitet werden kann, veränderte Verhältnisse in den Richtplan einfließen zu lassen.

Jean-Pierre Desgrandchamps. Die FPS hat ziemlich viele Anträge und Anregungen zu den verschiedenen Kapiteln anzubringen. Um die Redezeit nicht allzu sehr zu strapazieren, geben wir jetzt eine Art Globalbeurteilung ab, die für alle Kapitel gilt; bei den einzelnen Anträgen werden wir jeweils nur noch das Stichwort liefern. Ein Grund für unsere vielen Anträge liegt auch darin, dass wir nicht in der Kommission vertreten waren – Sie hätten Gelegenheit gehabt, jemanden von uns oder von den Grünen in die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission zu wählen, was Sie leider unterlassen haben –, deshalb müssen wir die Detailarbeit jetzt machen. Zudem wollen wir uns an den Verfassern dieses Werks rächen und ihnen ein paar Hausaufgaben mitgeben, wie sie das auch uns gegenüber mit diesem Plan getan haben.

Vorgängig möchte ich Frau Baudirektor zwei Dinge sagen. Gestern stellte sie fest, wegen dieses Plans habe es sehr viele Missverständnisse gegeben. Wäre der Plan so gut, wie er von gewissen Leuten gelobt wird, hätte es diese Missverständnisse aber nicht gegeben. Frau Füeg sagte auch, der Plan diene zum Beispiel möglichen Investoren als Grundlage. Ich sage Ihnen jetzt, was ein möglicher Investor macht, wenn er diesen Plan in die Finger bekommt: Er schüttelt spätestens bei Seite 69 den Kopf, entsorgt den Plan in den Abfallkübel, läuft zum Bahnhof Grenchen Nord, der in diesem Plan nicht existiert, steigt in den Intercity und fährt auf der Bahnlinie, die nicht existiert, nach Basel und von dort ins Elsass; dort hat er eine Baubewilligung für sein Projekt, bevor er unser Antragsformular für die Umweltverträglichkeitsprüfung erhalten hat. Der Plan muss von Grund auf überarbeitet werden. Leitgedanke soll nicht die Verhinderung sein, sondern der Dienst am Bürger und an der Wirtschaft. Ich zitiere jemanden, der sicher bewiesen hat, wie man die Wirtschaft fördert, nämlich den ehemaligen deutschen Bundeskanzler und Wirtschaftsminister Ludwig Erhard: «Die Institution muss dienen, und zwar ausschliesslich, um die Funktion des Marktes zu unterstützen, sie muss helfen, Freiheit zu eröffnen. Wenn dagegen die Institution selbst im Detail ordnen will, ist sie fehl am Platz.» Der Plan enthält viel zu viele Details, darüber herrschte gestern hier bereits ein Konsens, nur die

Medien haben es noch nicht ganz begriffen, aber das stört uns nicht; denn der Politiker, der meint, er sei bei seiner Politik auf die Medien angewiesen, politisiert wie die FdP und die CVP heute. Die Vernehmlassungsantworten der Gemeinden sind weitgehendst zu berücksichtigen. Nur dort, wo übergeordnetes Recht zwingend ist, sind Massnahmen angebracht. Und dazu erneut ein Zitat, dieses Mal von Tailleyrand: «Wenn es nicht unbedingt nötig ist, ein neues Gesetz zu machen, dann ist es unbedingt nötig, kein neues Gesetz zu machen.» Das heisst, dass bei den sogenannten Kann- und Soll-Formulierungen in den übergeordneten Gesetzen kein Handlungsbedarf besteht; es dürfen keine Verschärfungen und vor allem keine Solothurner Spezialitäten eingebaut werden.

Einige Dinge können wir uns aus finanziellen Gründen ganz einfach nicht leisten. Einiges ist sogar ein Rückfall in die Zeiten der Planwirtschaft, die sogar östlich von Donau und Elbe längst auf dem Müllhaufen der Geschichte gelandet ist. Sollte das Planziel S beigezogen werden – wir nehmen gerne an, S stehe für sachlich, seriös und sorgfältig –, muss es sozusagen Garantiarbeit leisten. Die Urheber haben ja sicher viel Geld erhalten für das, was sie geleistet haben; jetzt sollen sie den Pusch gratis korrigieren. Dazu noch etwas: Gestern habe ich die milde Hoffnung ausgesprochen, Frau Baudirektor, wir würden noch hören, was das Werk gekostet hat. Das war leider nicht der Fall; jetzt formuliere ich es etwas strenger: Wir möchten gerne wissen, Frau Baudirektor, was der Richtplanentwurf gekostet hat und wieviel davon an das Planteam S gegangen ist. Dies zuhanden jener, die es bezahlen müssen, zuhanden der Steuerzahler also.

Ich bitte um Verständnis für die recht grosse Fülle an Anträgen; ich bitte auch um Verständnis, dass gewisse Anträge von Grenchen kommen. Ich kann nichts dafür: Ich bin in diesem Dorf geboren, ich wohne in diesem Dorf, das grösser ist als die einzige Stadt im Kanton, und es gefällt mir dort.

Ulrich Bucher, Präsident der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Ich habe nicht im Sinn, auf alles zu entgegnen, was vorgebracht worden ist, aber hier und da ist offenbar doch ein gewisser Erklärungsbedarf vorhanden. Zum Vorwurf, der Richtplan sei ein Verhinderungsinstrument: Ich sagte bereits im Eintretensvotum, eine Planung, die diesen Namen verdiene, schränke immer ein. Man kann es auch positiv formulieren: Der Richtplan sagt nicht nur, wo was nicht erstellt werden darf, er sagt auch, wo was möglich oder erwünscht ist. In diesem Sinn kann er auch als Instrument verstanden werden, um die nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren zu beschleunigen. Er führt zu Rechtssicherheit und hilft den kommunalen Behörden bei Planungsentscheiden. Die Gemeinden spielen in Planungsverfahren eine sehr wichtige Rolle, und da könnte der Richtplan, wie der Name sagt, die Richtung anzeigen, wie sie entscheiden sollen, womit das Verfahren beschleunigt werden kann. In diesem Sinn ist der Richtplan sicher nicht ein Verhinderungsinstrument.

Zu den materiellen Fehlern. Es stimmt, Jean-Pierre Desgrandchamps, es gibt materielle Fehler in diesem Richtplan; die Kommission hat recht viele aufgezeigt. Aber diese sind nicht auf die Arbeit des Planungsbüros zurückzuführen, sondern meistens auf unzureichende Grundlagenpapiere. Das Planungsbüro hat die Karten nicht von Grund auf erhoben, sondern Daten aus bestehenden Plänen und Konzepten übernommen. Einiges davon, namentlich aus den Gemeinden, war veraltet. Dies anzupassen, dazu dient ja auch die Vernehmlassung der Gemeinden: Diese können auf die Fehler hinweisen, und die Korrekturen werden dann ins Planwerk aufgenommen.

Zu den finanziellen Folgen. Es wurde gestern im Eintreten erwähnt, sie müssten aufgezeigt werden. Ich verstehe dieses Begehren. Wo immer möglich, wird dieser Aspekt mit Sicherheit seriös geprüft und dann in der definitiven Fassung dargestellt. Es gibt aber Bereiche, in denen eine aussagekräftige Definition der Kostenfolgen schlicht nicht möglich ist. Teilweise sind auch die Kostenträger nicht oder noch nicht klar bestimmbar. Die Kostenfolgen und die jährlichen Tranchen sind in sehr vielen Fällen nicht genau zu beziffern. Letztlich werden die Mittel, die Kantonsrat und Regierung zur Verfügung stellen, und die Prioritäten, die sie setzen, die Geschwindigkeit der Realisierung der verschiedenen Projekte massgeblich beeinflussen. Diese Aussage ist zwar schwammig, sie ist aber ehrlich, und ich bitte Sie, erwarten Sie in diesem Bereich nicht zuviel.

Beat Käch. Die Freiheitspartei sagte gestern selber, es handle sich beim Richtplan um eine strategische Planung. Ich bitte, sich nun auch daran zu halten. Der Richtplan soll ein Wegweiser, eine Richtschnur sein. Unsere Verhandlungen sind eine Vernehmlassung des Kantonsrates, somit ist der Kanton als Ganzes zu betrachten, und es sind Grundsätze zu diskutieren. Die Gemeinden haben eigene Vernehmlassungen eingegeben. Wir wollen kein grosser Gemeinderat sein. Und, Jean-Pierre Desgrandchamps, die Gemeinde Grenchen hat sich ausgiebig vernehmen lassen, was gut und ihr Recht ist. Ein Flugplatz Grenchen etwa wäre ein strategisches Ziel, oder ein Wirtschaftsraum Grenchen-Solothurn, dem man auch Wirtschaftsraum oberer Kantonsteil, unterer Kantonsteil oder Schwarzbubenland sagen kann. Bemühen wir uns jetzt, Verwaltung und Regierung Richtlinien zu geben. Ich hoffe auf eine konstruktive und wegweisende Diskussion im Kantonsrat und nicht auf eine Gemeinderatsdebatte.

Cornelia Füeg, Vorsteherin Bau-Departement. Zum Wunsch Max Karlis, die Flexibilität in den Richtplan aufzunehmen: Ich habe es deutlich gesagt, in welcher Form diese Flexibilität in der Richtplanung vorhanden ist. Ich sagte, es handle sich um eine rollende Planung. Selbstverständlich braucht es bei jeder Änderung der

Richtplanung eine Interessenabwägung. In deren Rahmen ist absolute Flexibilität gegeben. Der Richtplan ist nicht ein festgeschriebenes Werk für eine bestimmte Zeit, sondern gibt gewisse Sicherheiten in der Strategie; ändern sich aber die Zeiten und die Verhältnisse, muss das in die Interessenabwägung einfließen. Das ist der Sinn der Richtplanung.

Zu den Kosten. 1992 wurde ein Verpflichtungskredit von 1,15 Mio. Franken beschlossen, verteilt auf etwa sieben Jahre. 1993 und 1994 lösten wir davon je 200'000 Franken ab, 1995 250'000 Franken und für 1996 bisher 50'000 Franken. Gesamthaft wurden also 700'000 Franken abgelöst, so dass für die Überarbeitung im Prinzip noch 450'000 Franken verbleiben. Das heisst nun aber nicht, alle diese Gelder seien an das Planteam S gegangen – das ist übrigens ein Planteam, das an verschiedenen Richtplanungen, vor allem an jenem des Kantons Luzern, der von einer breiten Öffentlichkeit akzeptiert worden ist, mitgearbeitet hat; auch die Mitglieder der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission konnten sich von der Qualität der Arbeit dieses Teams absolut überzeugen. Ich würde mich jedenfalls gewaltig täuschen, wenn dem nicht so wäre. Zurück zum Geld: Das Planteam S hat von 1992 bis 1995 400'000 Franken erhalten; das restliche Geld ging in die Druckkosten usw. Das heisst, es verdienen noch andere Leute als nur die Planer an so einem Werk. Wir erarbeiteten mit dem Planteam ein Überarbeitungskonzept, wofür wir eine Pauschale von 20'000 Franken einsetzten.

Siedlung und Wirtschaft (Seiten 19–84)

Max Karli. Die CVP-Fraktion möchte einen möglichst wirtschaftsfreundlichen Richtplan. Somit muss er von ein paar Widersprüchen befreit werden. So heisst es beispielsweise, der Kanton kläre Vorbelastungen beziehungsweise Nutzungseinschränkungen ab. Das hat für uns einen zu grossen Verbotscharakter. Dann heisst es auch, nicht überbaute Bauzonen mit übermässiger Immissionsbelastung könnten sogar in Landwirtschaftszonen umgezont werden. Dies widerspricht natürlich klar dem Grundsatz 1 Siedlungsbegrenzung nach aussen. Wir erwarten weniger Verbote, sondern Unterstützung in der Nutzung aller über den Kanton verteilten vorbelasteten Industrie- und Gewerbebezonen. Nur so werden wir dem Grundsatz 1 gerecht. Ein weiterer Punkt betrifft die Wirtschaftsräume. Rein von der geographischen Grösse her gesehen wäre der Kanton eigentlich ein Wirtschaftsraum. Die vorgeschlagene Lösung der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission entspricht aber den praktischen Gegebenheiten und nimmt zudem Rücksicht auf das Sachgebiet Verkehr. Wichtig erscheint uns, dass bei der Abklärung von Nutzungseignungen oder Erschliessungen der Kanton rasch handelt. Prioritär sind für uns der Raum und nicht die aufgeführten Zentren.

Roland Möri. Im Entwurf des Richtplans werden fünf Wirtschaftsräume vorgeschlagen. In einer ersten Lösung in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission sprach man von einem Wirtschaftsraum Solothurn und einem Raum Olten, das Schwarzbubenland wurde dem Wirtschaftsraum Nordwestschweiz zugeordnet. Nun fordert die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission eine Neudefinition der Schwerpunkte für die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Kanton, und zwar in einem oberen, in einem unteren und in einem nördlichen Kantonsteil. Ich persönlich verstehe unter einem Wirtschaftsraum, es ist bereits von Max Karli angetönt worden, etwas anderes. Wirtschaftsräume sind grenzüberschreitend; selbst Landesgrenzen sind im Zeitalter der Globalisierung unbedeutend geworden. Ich erachte den Vorschlag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission als möglichen politischen Kompromiss. Im Schwarzbubenland hat man keine Zentren und auch keine Hauptzentren gefunden. Auf eine Klassifizierung «vor dem Berg» kann man verzichten. Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung in unserem Kanton dürften andere Faktoren ins Gewicht fallen als eine Klassifizierung mit Zentren und Hauptzentren.

Ich bitte Sie, meinen Vorschlag zu unterstützen und von einem oberen, einem unteren und einem nördlichen Kantonsteil oder Wirtschaftsraum zu sprechen.

Iris Schelbert. Ich will nicht näher auf Details eingehen, das haben wir in der Vernehmlassung getan. Wir wollen einen menschlichen Richtplan, was Wirtschaftsfreundlichkeit nicht ausschliesst. Für uns ist das Kapitel Siedlung und Wirtschaft sehr, sehr offen gehalten. Zwar wurden akzeptable Grundsätze formuliert, die aber in den Zwischentexten zum Teil relativiert wurden. Wir legen grossen Wert auf Nachhaltigkeit, und das heisst zum Beispiel Konzentration der wirtschaftlichen Hauptentwicklung auf besonders geeignete bestehende Gebiete, also keine weitere Ausdehnung des Siedlungsraumes, sondern Umnutzung und bessere Nutzung bestehender Areale. Mit dem siedlungsmässigen Gebot des Nullwachstums wird verhindert, dass natürliche Lebensräume weiter marginalisiert werden und weiter wertvoller Boden verlorengeht. Die natürlichen Lebensräume sollten unbedingt als integraler Bestandteil jeglicher Planung verstanden werden. Allererste Priorität hat für uns die verkehrsmässige Erschliessung und die Optimierung der öffentlichen Verkehrsmittel. Und, ich muss es nochmals sagen, ganz wichtig ist der Grundsatz, dass ein Wirtschaftskonzept unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit erarbeitet wird.

Zur Luftreinhaltung und zum Bodenschutz. Im Bereich Luftreinhaltung fehlen uns klare Zielangaben; sie gehören in ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Betreffend Bodenschutz fehlen Angaben zum Verursacherprinzip. Altlasten müssen konsequent durch die Verursacher saniert werden.

Kurt Zimmerli. Planung ist das eine, effektive Entwicklung das andere. Das eine ist eine Vision – und die sollte im Richtplan enthalten sein –, das andere ist die Illusion, wenn man zurückblickt. Ein Beispiel: Das Leitbild 86 sprach noch vom Wirtschaftspool Olten. Tatsache ist, dass in Olten die Arbeitsplätze zurückgehen, während im gleichen Zeitraum 1986 bis 1991 im Raum Oensingen-Gäu weit über 1000 Arbeitsplätze angesiedelt werden konnten. Die Ansiedlungskriterien waren eben andere als diejenigen des Leitbildes, und es werden erneut andere als die jetzt im Richtplan festgelegten sein. Das verfügbare Land, die Nähe zum Kunden, zum Partner, die zentrale Lage, die rasche Erschliessung: Das alles ist viel wichtiger, als was wir jetzt in einem Plan einzeichnen. Eines ist ganz sicher: Damals wurde, wenigstens in meiner Gemeinde, kein einziger Arbeitsplatz durch die Wirtschaftsförderung des Kantons angesiedelt, sondern aufgrund der eben erwähnten Kriterien. Wir hätten es sogar fast verpasst, ein Swatchmobil zu produzieren; als man merkte, dass in allen andern Gebieten des Kantons keine Chance besteht, kam man dann noch auf Oensingen. Warum sage ich das? Grundsätzlich ist es mir gleich, ob von einem oder von drei Wirtschaftsräumen gesprochen wird. Aber etwas vergessen wir: Wir reden von Wirtschaftsräumen von kantonaler und nicht von nationaler oder gar internationaler Bedeutung. Ich frage mich deshalb, wer sich und warum gegen die Klassifizierung von Wirtschaftsräumen sträubt. An der Vorstandssitzung des Einwohnergemeindeverbandes sagte man, man sollte in dieser Frage nicht so starr abgrenzen, aber niemand verlangte, die Wirtschaftszentren seien zu reduzieren. Ich zitiere aus dem Protokoll: «Nachdem offensichtlich der Trend zu einer Globalisierung der Wirtschaft hinsteuert, stellt sich die berechtigte Frage, ob es richtig ist, im Richtplan von fünf Wirtschaftsräumen zu sprechen. Sollte nicht vielmehr von solchen Abgrenzungen abgesehen werden, dies umso mehr als es sehr schwierig sein dürfte, die Wirtschaftsentwicklung in den einzelnen Regionen massgebend zu beeinflussen.» Was ich eingangs sagte, zeigt dies ja ganz eindeutig. Niemand hatte also die Idee, die Wirtschaftsräume zu reduzieren. Will man dies, so können wir damit leben. Womit wir aber nicht leben können, ist, wenn die Zentren unter sich klassifiziert werden, wenn man Haupt- und Nebenzentren bilden will, so wie es im Strukturkonzept zum Beispiel angetönt wird, wenn es heisst: «Ansiedlungen in Agglomerationen sind nur erlaubt, wenn sie in Zentren nicht möglich sind.» Gegen so etwas müssten wir uns zur Wehr setzen, denn dann geht es nur noch um einen regionalpolitischen Kleinkrieg, und das darf nicht sein. Ich wiederhole: Ich kann mit einem, drei oder fünf Wirtschaftsräumen von kantonaler Bedeutung leben.

Rolf Grütter. In bezug auf die Wirtschaftsräume kann ich mich weitgehend den Worten Kurt Zimmerlis anschliessen. Wir diskutieren den kantonalen Richtplan auf einer Ebene, die mit dem tatsächlichen wirtschaftlichen Geschehen in Europa und weltweit gar nichts mehr zu tun hat. Wir sind den tatsächlichen Bezügen weit entrückt. Die entscheidende Frage für ein Unternehmen ist: In wie kurzer Zeit ist was verfügbar? Alles andere sind sekundäre Kriterien, ist vielleicht wünschbar aus der Optik der Planer und der Planungsbehörden, hat aber mit der Wirklichkeit sehr wenig zu tun.

Der Begriff «siedlungstrennende und -begrenzende Grüngürtel» gab zu sehr vielen Missverständnissen Anlass, und ich liess ihn mir bei zwei verschiedenen Gelegenheiten erklären. Gestern antwortete der Vorsteher des Raumplanungsamtes auf die konkrete Frage, wie stark der Detaillierungsgrad des Plans sei – denn man spricht ja immer wieder, ich erinnere an die Worte Beat Kächs, von Wegweiser, Richtlinien, Leitplanken –, man könne im Zusammenhang mit den Grüngürteln noch über ein bis zwei Bautiefen reden. Wenn das ein Wegweiser sein soll, komme ich nicht mehr mit! In Wirklichkeit ist es eine ganz klare Absichtserklärung der Kreisplaner und des Raumplanungsamtes. Und dies stösst zum Teil auf vehementesten Widerstand bei Regionen und Gemeinden, weil man nicht versteht, wie eine Planungsbehörde zu Folgerungen kommen kann, die mit der Realität nichts zu tun haben. Ein Beispiel: In der Region Breitenbach/Büsserach diskutiert man seit zwanzig Jahren mit unserem Kreisplaner über einen sogenannten siedlungstrennenden Grüngürtel. Dabei sind die beiden Gemeinden längst zusammengewachsen und bilden eigentlich eine Gemeinde! Im neuen Richtplan ist der siedlungstrennende Grüngürtel erneut eingezeichnet, notabene zwischen zwei Gemeinden, die gemeinsame Sache machen sollten! Wenn die Flexibilität in den Verhandlungen mit dem Kanton so klein ist, dass man noch von ein oder zwei Baugebieten redet, frage ich mich wirklich, Herr Käch, ob das noch wegweisend sei. Ich meine, der Kanton bestimme hier ganz einfach aus seiner Optik. Aber wer ist eigentlich der Kanton? Was will der Kanton mit dieser Optik bezwecken? Alle Planer sagen in den letzten zwanzig Jahren das gleiche: Die Bauzonen sind überall zu gross. Das wird heute nicht mehr bestritten. Dass aber die genau gleichen Planer daran beteiligt waren, diese Bauzonen so gross zu machen, wie sie heute sind, und dass deswegen heute überall über die Rückzonung gestritten wird, davon spricht niemand mehr. Man spricht von Rechtssicherheit, die mit einem Richtplan geschaffen werden müsse, gerade im Bereich Siedlung und Wirtschaft. Wann sind denn die letzten Ortsplanungen in diesem Kanton genehmigt worden, die jetzt schon wieder neu erarbeitet werden müssen? Wo ist da die Rechtssicherheit? Diese ist für einen Grundeigentümer in einer Übergangszone de facto nicht vorhanden.

Man sollte zur Kenntnis nehmen, dass Anliegen der Gemeinden und Regionen nicht im Widerspruch zum Kanton stehen müssen, weil die Gemeinden und Regionen den Kanton als Ganzes ausmachen. Ich habe das Spezialgebiet siedlungsbegrenzende Grüngürtel ausgewählt, um das zu erklären. Wenn die Flexibilität des Richtplans, der eine Leitplanke sein soll, darin besteht, dass man am Schluss in konkreten Fällen noch über ein bis zwei Bautiefen reden kann, ist das für mich kein Richtplan mehr, weil der Detaillierungsgrad

einer Bestimmung gleichkommt. Man kann genauso gut sagen, der Kanton diskutiere nicht mehr darüber. Das wäre ehrlicher.

Willi Häner. Ich möchte vor allem die Wirtschaftsfreundlichkeit unterstützen, und zwar nicht nur in grossen Zentren, sondern auch in ländlichen Subzentren. Vor allem für mittelgrosse Gemeinden möchte ich mich stark machen. Es darf zum Beispiel nicht sein, dass einer Gemeinde, die heute schon über 500 Arbeitsplätze und eine gewisse Infrastruktur aufweist, was eine gewisse Entwicklung erlaubt, durch eine aus der Sicht der Gemeinde falsche tiefere Zuordnung eine Entwicklung vom Staat aus verhindert wird. Ich bitte Frau Baudirektorin, die Stellungnahmen der Gemeinden seriös zu prüfen und Änderungen wenn immer möglich und vor allem dort, wo sie den Staat nichts kosten, aufzunehmen.

Robert Flückiger. Zu den Zuordnungen der Gemeinden, speziell der ganz kleinen Gemeinden im ländlichen Raum, gemäss dem Strukturkonzept: Auf den Seiten 48 bis 52 ist ersichtlich, dass die Zielsetzungen gemäss längst verabschiedetem Strukturkonzept von oben nach unten weggestrichen werden, ohne zu überlegen, was es eigentlich im Minimum bräuchte. Ich verlange deshalb, dass neben der linearen Abstufung beziehungsweise dem Wegstreichen von Zielsetzungen das Minimum definiert wird. Ich bin nicht gegen eine Konzentration der Kräfte, wir brauchen unbedingt funktionsfähige, starke Zentren. Wenn man aber im ländlichen Raum auf ein bestimmtes Minimum kommt, kann sich dieser Raum nicht mehr entwickeln und seine Funktionen nicht mehr wahrnehmen, was zu Zuständen wie in den umliegenden Ländern führen kann. Dort versucht man heute, teilweise mit sehr grossem Aufwand, den ländlichen Raum wieder aufzubauen. Schauen wir doch, dass es bei uns gar nicht erst soweit kommt!

Jean-Pierre Desgrandchamps. Beat Käch, ich weiss durchaus zu unterscheiden zwischen einer Gemeinderats- und einer Kantonsratssitzung, ich danke dir aber für den Hinweis, dass unser schöne Flugplatz Grenchen eine Verkehrsanlage ist, die über die Grenzen des Dorfs Grenchen hinausreicht. Zu unseren Wünschen und Anträgen. Der Grundsatz 1 auf Seite 38 ist so für uns nicht akzeptierbar; eine generelle Siedlungsbegrenzung nach aussen kommt für uns nicht in Frage, die Gemeinden müssen weiterhin die Möglichkeit haben, genügend Baureserven zu äufnen. Seite 39 steht ein Offenbarungseid, zumindest für Bürgerliche, nämlich der Grundsatz 4 «Nichtverfügbarkeit von Land in Bauzonen» usw. Auch das kommt nicht in Frage und muss ersatzlos gestrichen werden. In bezug auf Wald und Hecken besteht eine unmögliche Detaillierung, die in der Praxis gar nicht durchführbar ist und die Verfahren unsinnig kompliziert. Zur Luftreinhaltung. Es darf nicht sein, dass in einem kantonalen Richtplan der Kanton beauftragt wird, beim Bund für die Einführung von Lenkungsabgaben zu sorgen. Ich gebe Ihnen ein Beispiel von Massnahmen in der Luftreinhalteverordnung, wie sie im Zusammenhang mit dem Flugplatz Grenchen gefordert werden. Der Flugplatz Grenchen ist der einzige Flugplatz beziehungsweise Grenchen ist das einzige Dorf in unserem Kanton mit einem internationalen Flugplatz – daher kann ich nur dieses Beispiel nehmen. Wie unsinnig die Forderung nach Schadstoffreduktionen ist, mögen folgende Zahlen zeigen: Die gesamte Zivilluftfahrt auf der ganzen Welt hat einen Schadstoffproduktionsanteil beim NO_x von 3,6 Prozent, beim VOC von 0,3 Prozent, beim CO von 1,5 und beim CO₂ von 3,0 Prozent. Die allgemeine Luftfahrt, wie sie in Grenchen betrieben wird, nämlich Geschäftsflüge, Rettungsflüge, Transport- und Schulflüge sowie etwas Touristikflüge – was die Journalisten mit grimmigem Unverstand immer noch Sportfliegerei nennen – hat an diesem Schadstoffausstoss einen Anteil von ganzen 6 Prozent, was beim CO₂ einen Anteil von 0,18 Prozent und beim VOC von 0,018 Prozent ausmacht. Wer da noch Massnahmen ergreifen will – und erst noch was für welche! –, läuft entweder neben den Schuhen, hat keine Schuhe oder läuft neben den Birkenstocksandalen.

Helen Gianola. Ich möchte Ihnen im folgenden eine Zusammenfassung von Stellungnahmen der Thiersteiner Ammänner-Konferenz und der Thiersteiner Wirtschaftsförderung präsentieren, ohne dabei auf das Sonderproblem des Thierstein einzugehen; die Aussagen betreffen den gesamten Richtplan und insofern den gesamten Kanton. Wir beanstanden folgendes: Im Richtplan sind viele Punkte enthalten, die mit den einzelnen Gemeinden nicht abgesprochen wurden. Wir befürchten eine weitgehende Aufhebung der Gemeindeautonomie bei den bevorstehenden Ortsplanungen, was sich negativ einerseits auf die Ortsplanungen und andererseits auf die wirtschaftliche Entwicklung auswirken wird. Wir vermissen Aussagen darüber, wie der Kanton und die Gemeinden inskünftig Probleme lösen wollen, die aufgrund der neuen wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Veränderungen auftreten werden. Wir kritisieren, dass vor allem in kleineren Gemeinden die Siedlungsmöglichkeiten gebremst statt gefördert werden, indem es zum Beispiel bei Gemeinden im ländlichen Raum heisst: Erhaltung der Einwohnerzahl und der Arbeitsplätze. Dagegen wehren wir uns vehement. Ebensovienig verstehen wir den Grundsatz, wonach Bauzonen weiter reduziert werden sollen, denn auch das wirkt sich letztlich wirtschaftshemmend aus. Im weiteren vermissen wir die interkantonale Koordination, insbesondere in der Region Basel. Die Regio Basiliensis als wichtiger Wirtschaftsraum und kultureller Partner des Wirtschaftspartners Schwarzbubenland ist zuwenig angesprochen. Wir vermissen in diesem Zusammenhang auch das Leitbild des nordwestschweizerischen Raumes. Das kennt man zu wenig und wird zu wenig zur Kenntnis genommen, als dass man den Entwicklungserwartungen im Schwarzbubenland gerecht werden könnte.

Auch in bezug auf die gesetzlichen Vorschriften und Zielsetzungen haben wir grosse Zweifel. Nicht so sehr der Inhalt des Richtplans als vielmehr die Erläuterungen und die Botschaft lassen vermuten, dass es bei der Richtplanung primär um die Erfüllung gesetzlicher Vorschriften geht und nicht um die Sicherstellung einer optimalen Evolution. Aus wirtschaftlicher Sicht erachten wir den hohen Detaillierungs- und Verbindlichkeitsgrad in diesem Richtplan als hemmend. Es fehlt an Flexibilität in der Sache. Die heutige Zeit ist gekennzeichnet durch harte Veränderungen der Umweltbedingungen, der Technologie und der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Strukturen sowie der zunehmenden Vernetzung auf allen Ebenen. Der Richtplan weist wenig zukunftsorientierte Perspektiven auf. Die Unternehmen von morgen werden andere Anforderungen stellen als die heutigen. Die heutigen Entwicklungstendenzen der Wirtschaft sind der Anfang einer umwälzenden Veränderung. Die raschen technischen Entwicklungen, die rasche Globalisierung und Vitalisierung der Wirtschaft werden nicht nur den Thierstein, sondern auch das übrige Kantonsgebiet erfassen. Insoweit bezweifeln wir die starre Einteilung in Industrie und Gewerbe. Eine weitergehende Verdichtung der staatlichen Vorschriften hemmt und unterdrückt innovative Ideen und wirkt sich damit negativ auf die Entwicklung von Wirtschaftsräumen aus. Ich schliesse mit einem Satz aus der «Neuen Zürcher Zeitung»: «Zwar werden Arbeitsplätze in den Unternehmen geschaffen, doch nur, wenn diese nicht durch staatliche Regelungen behindert werden. Die staatlichen Körperschaften müssen sich endlich der bewiesenen Flexibilität der Industrie anpassen.»

Ruedi Heutschi. Ich spreche zu einem Punkt, der vor und nicht hinter dem Komma steht. Zentrale Aussage des Richtplans ist: Wir wollen unsere Landschaft nicht mehr zersiedeln und zerstückeln und gleichmässig mit irgendeiner Sauce überziehen, sondern wir wollen uns bewusst und geplant auf Punkte konzentrieren, die wir aufbauen können; wir wollen nicht überall ein Mittelmass. Hinter dieser zentralen Aussage stehe ich voll und ganz und nicht nur, weil ich in der Stadt Olten wohne. Es ist nötig, uns auf Wirtschafts- und Entwicklungsräume zu konzentrieren und dort eine Infrastruktur zu bauen, die noch bezahlbar ist. Eine halbe-halbe Infrastruktur können wir nicht mehr überall bezahlen. Das bedingt allerdings, ganzheitlich und miteinander zu arbeiten, die Probleme miteinander zu lösen, für den ganzen Kanton zu denken und Lösungen zu suchen, statt uns kommunal zu zerfleischen und allen ein kleines Bisschen des Kuchens abzuschneiden, sonst haben wir insgesamt nichts.

Cornelia Füeg, Vorsteherin Bau-Departement. Ich bin froh, dass der Grundsatz 1 «Siedlungsbegrenzung nach aussen» jetzt auch noch von der andern Seite beleuchtet worden ist. Dieser wichtige Grundsatz war in der vorberatenden Kommission nie bestritten; er ist im übrigen eine Vorgabe aus dem eidgenössischen Raumplanungsgesetz, und ich habe auch in meinem Eintretensvotum davon gesprochen. Es ist wichtig, dass hier darüber diskutiert wird – die schriftlichen Äusserungen haben wir ja bereits.

Es wurden erneut verschiedene Zielkonflikte aufgezeigt, und ich wiederhole noch einmal: Es gibt diese Zielkonflikte, das wissen wir und wir stehen dazu. Aber wenn Kurt Zimmerli – einfach übersetzt – sagt, wir könnten da noch lange planen, die Realität werde uns dann schon einholen, man könne machen, was man wolle, letztlich entscheide der Pragmatismus, so ist das recht fatalistisch und auch falsch. Wenn dies eine Vorgabe sein soll, wäre es bedenklich, und wir könnten aufhören zu planen und Strategien zu entwickeln. Wir haben sieben Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung ausgeschieden – zur Diskussion gestellt, wohlverstanden. Keines dieser Arbeitsplatzgebiete – und das ist eine wichtige Erkenntnis dieser Diskussionen – ist in Frage gestellt worden, und es sind auch keine neuen dazugekommen. Offenbar erinnern sich Willi Häner und Helen Gianola nicht mehr daran, dass wir die Strukturen im Strukturkonzept vor zwei Jahren festgelegt haben. Der Sinn der sieben Arbeitsplatzgebiete liegt darin – es ist verschiedentlich gesagt worden –, dass die Wirtschaft, sofern sie Land braucht, dorthin geht, wo sie Arbeitsplätze rasch realisieren kann. Wir wollen nicht wieder überall alles zur Verfügung stellen – nicht, weil der Kanton an sich dagegen wäre, sondern weil man mit Einsparungen und langwierigen Baubewilligungsverfahren rechnen müsste –, vielmehr wollen wir Arbeitsplatzgebiete zur Verfügung stellen und sie planerisch so vorantreiben, dass rasch etwas realisiert werden kann. Diese Arbeitsplatzgebiete auch noch in Wirtschaftsräume zu unterteilen, ist nicht das Problem.

Wichtig ist, was Ruedi Heutschi sagte: Es geht darum, unsere Kräfte zu konzentrieren und, das ist vielleicht neu, dass der Kanton mit den betroffenen Gemeinden zusammenarbeitet und koordiniert. Hier liegen ja die Schwierigkeiten: Verschiedene Eigentümer, verschiedene Gemeinden, jede Gemeinde ist gegenüber der Nachbargemeinde Konkurrenz. Da braucht es noch viel Überzeugungsarbeit, bis wir zusammen mit den Gemeinden solche Gebiete ausscheiden können.

Noch einmal zu Helen Gianola: Die Gemeinden werden jetzt, nachdem sie sich in ihren Vernehmlassungen geäussert haben, ins Verfahren einbezogen. Sie sind ja letztlich unsere Partner, nicht der Kantonsrat, wir müssen zusammen mit den Gemeinden planen.

Zu den Grüngürteln. Es ist an und für sich ein Breitenbacher und Büsseracher Problem angesprochen worden, aber es haben sich auch noch andere Gemeinden über den Grüngürtel aufgehalten. Grundsätzlich müssen Anzahl und Lage der Grüngürtel überprüft werden, das ist unbestritten. Das tun wir jetzt aufgrund der Vernehmlassungen. Dass es Grüngürtel braucht, ist nicht bestritten, und dass ein Grüngürtel auch eine gewisse Grösse aufweisen muss, ist auch klar, er darf kein Feigenblatt sein. Grüngürtel, die bereits einge-

tragen sind, gelten als Vororientierung oder Absichtserklärung, und da müssen wir jetzt mit den Gemeinden verhandeln – zum Teil ist es schon passiert, es wird aber noch intensiviert werden müssen –, wobei auch die kantonale Raumplanungskommission eingeschaltet werden wird. Da wird nicht einfach vom grünen Tisch aus befunden.

Zu den Aussagen Rolf Grütters. Aufgrund der Vorgaben von Breitenbach und Büsserach bestehen in den beiden Gemeinden doch recht grosse Entwicklungsvorstellungen. Darüber werden wir noch reden müssen, und dabei wird auch das Grüngürtelproblem zur Sprache kommen.

Rolf Grütter. Ich möchte von der Frau Baudirektorin bestätigt haben, dass die Verhandlungen nicht auf ein bis zwei Bautiefen beschränkt werden.

Cornelia Füeg, Vorsteherin Bau-Departement. Ich weiss nicht, auf welchen Grundlagen Herr Staub diese Aussage gemacht hat, und ich möchte mich diesbezüglich nicht auf Bautiefen festlegen, sondern nur sagen: Ein Grüngürtel muss noch die Qualität eines Grüngürtels haben.

Es wurde gesagt, die Planer seien schuld an den übergrossen Bauzonen, die jetzt zurückgezont werden müssten. Aufgrund meiner Erfahrungen werden Bauzonen nicht von den Planern festgelegt, sondern von anderen Interessenten. Und es ist nicht wie bei den Architekten, deren Honorar sich nach der Grösse des Baus richtet. Ich jedenfalls glaube nicht, dass die Planer die grossen Schuldigen sind, und sie beziehen auch nicht grössere Honorare für grössere Bauzonen.

Ulrich Bucher, Präsident der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Im Grundsatz besteht Einigkeit in bezug auf den Vorschlag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission über die Wirtschaftsräume. Gerade das Votum von Helen Gianola hat mich in meiner Überzeugung bestärkt, dass die Vorschläge richtig sind. Frau Gianola erhob den Vorwurf, wir hätten die ausserkantonalen Gebiete zu wenig berücksichtigt. Das war der Grund, weshalb man nicht den Kanton als ein Paket genommen hat, sondern sagte, das Schwarzbubenland sei nach Basel orientiert, der untere Kantonsteil nach den Kantonen Aargau und Luzern und der obere Kanton vor allem nach Bern. Diese Teile sollen zusammenarbeiten, Kontakte suchen und sich nicht konkurrenzieren, damit eine möglichst gute wirtschaftliche Entwicklung stattfinden kann. Es war nie die Meinung, irgendwen zurückzustufen und allfällige Entwicklungen zu behindern.

Ein Wort zur Entwicklung im ländlichen Raum. Die koordinierende Wirkung des Richtplans hat zur Folge, dass nicht mehr überall alles möglich sein soll. Das war ja eigentlich schon immer so geregelt. Deshalb haben einige Gemeinden im ländlichen Raum die Beschränkungen durch Planaussagen heftig kritisiert. Ich nehme an, dass dies auch etwas aus taktischen Überlegungen geschah. Ich verstehe die Kritik eher als Forderung zuhänden der laufenden Finanzausgleichsdiskussion denn als grundsätzliche Opposition gegen die Stossrichtung des Richtplans. Es wird keinem Investor in den Sinn kommen – darin hat Kurt Zimmerli recht –, auf der Hasenmatte eine Industrieanlage zu realisieren. Also wird in erster Linie die vorhandene Infrastruktur die weitere Entwicklung tragen. Das ist die Realität und das haben die letzten Jahre gezeigt. Mit einer Konzentration auf Bestehendes wird dieser Trend eigentlich nur noch verstärkt. Das müssen wir akzeptieren, denn so können wir auch Geld sparen. Dass die Gemeinden im ländlichen Raum um ihre Weiterexistenz bangen, ist verständlich; das ist vor allem ein finanzielles Problem. Eine Trumpfkarte haben sie allerdings, und die wird im Richtplan ebenfalls aufgeführt, nämlich die hohe Wohnqualität, durch die einiges an Steuergeldern einfliesst. Diese Wohnqualität in erster Linie zu erhalten muss das Anliegen der ländlichen Gemeinden sein; da haben sie eine gute Karte, die ihre Entwicklung auch für die Zukunft sichern kann. Es war auch nie die Meinung, im ländlichen Raum irgendwelche Gewerbe zu verbieten. Wenn Schreinereien zum Beispiel sich dort ansiedeln wollen, verbietet ihnen das der Richtplan nicht. Eine gute verkehrsmässige Anbindung ist heute nicht mehr nur ein Standortvorteil, sondern eine absolute Notwendigkeit, das wurde von den Fachleuten in der Kommission ganz deutlich gesagt.

Hans-Ruedi Wüthrich. Eine Bemerkung zu den Äusserungen der Frau Baudirektorin und Ueli Buchers. Ueli Bucher sagte, die Gemeinden hätten sich teilweise aus taktischen Überlegungen geäussert. Das kann bis zu einem gewissen Grad so sein. Aber wir im ländlichen Raum haben praktische Erfahrungen, wir wissen, wie mühsam, schwerfällig und langatmig es sein kann, sich mit dem Raumplanungsamt monate- oder jahrelang über die Einzonung einer Parzelle herumzuschlagen. Da wäre eine gewisse Flexibilität gefragt, und mich dünkt, dass im Raumplanungsamt manchmal Kräfte auf Nebenkriegsschauplätzen verpufft werden.

Landschaft und Erholung (Seiten 85–131)

Rosmarie Eichenberger. Speziell im Kapitel Landschaft und Erholung bleibt der Richtplan bei allzu schönen Absichtserklärungen und gutgemeinten Grundsätzen stehen. Das sogenannte Solothurner Modell, nachdem Natur- und Landschaftsschutz in erster Linie über den Abschluss von Bewirtschaftungsverträgen auf freiwilliger Basis betrieben werden soll, wird festgeschrieben. Dieses Vorgehen hat seine positiven Seiten und hat in der Sicherung der Juraweiden und der Heumatten am Jurasüdfuss sicher seine Berechtigung. Bei einer

akuten Gefährdung seltener Biotope stösst die Freiwilligkeit aber an Grenzen, eine Unterschutzstellung auch regionaler Gebiete wäre nötig. Dann könnte man sich auch über die Durchsetzung von Schutzmassnahmen Gedanken machen, vor allem wenn es sich um Schutzgebiete von nationaler Bedeutung handelt. Eine Aufhebung der Juraschutzzone sollte auf jeden Fall vermieden werden.

Bei der Bezeichnung von Vorranggebieten werden für die Erhaltung und Aufwertung der Landschaft Schwerpunkte gesetzt und durch das Mehrjahresprogramm Natur und Landschaft auch finanziell abgesichert. Das ist richtig. Wie soll aber die Schaffung neuer Lebensräume und deren Vernetzung in bereits ausgeräumten Gebieten des Mittellandes bewerkstelligt werden? Es wird nicht bestritten, dass 10 bis 12 Prozent an ökologischen Ausgleichsflächen angestrebt werden und nötig sind. Aber es fehlt an Umsetzungs- und Finanzierungskonzepten.

Mit dem Grundsatz, wonach spezielle Anlagen für Freizeit und Erholung an geeigneten Standorten konzentriert werden sollen, sind wir einverstanden. Damit sollen unberührte, schützenswerte Landschaften entlastet werden. Es gibt aber auch Erholungsgebiete, die zugleich BLN-Objekte sind – wie zum Beispiel das Gebiet Weissenstein –, deren Belastbarkeitsgrenzen bereits erreicht sind und keinen weiteren Ausbau mehr tolerieren. Da ist generell die Erschliessung von KLN- und BLN-Objekten zu überprüfen.

Alfons von Arx. Die Vorranggebiete sollten nicht einen zu starken Zwangscharakter haben. Die Aufwertungen finden ja statt, unter anderem auch mit Bundesprogrammen, die an Direktzahlungen geknüpft sind. Vorranggebiete sind für mich eine Orientierungshilfe. Unerwünscht ist, aufgrund der grünen Striche Einschränkungen vorzunehmen, die nicht auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit – im Sinn von Leistung und Gegenleistung – aufbauen. Das Element der Freiwilligkeit muss bei den Vorranggebieten deutlicher hervorgehoben werden, als dies bis anhin der Fall ist.

Hans-Rudolf Kobi. Als Einwohner einer Randregion möchte ich ein kleines Stimmungsbild aus dem Bucheggberg – für mich ein künftiges Richtplanreservat – abgeben. Der Richtplan sorgte bei uns für Aufregung und Kopfschütteln. Wir fragen uns, ob wir wirklich zu einem staatseigenen Ballenberg gemacht werden sollen. Wir möchten uns im Bucheggberg auch entwickeln, aber nicht rückwärts. Unsere Ammännerkonferenz hat eine Vernehmlassung gemacht; ich finde das ein gutes Papier. Wir fordern, dass die darin enthaltenen Bemerkungen und Korrekturen ernstgenommen und unseren Bezirken echte Zukunftschancen gegeben werden, eine Zukunft, wie wir Bucheggerer sie uns vorstellen. Ich hoffe, es treffe nicht zu, was ein älterer Mann schon vor Jahren sagte, nämlich, der Tag sei nicht mehr weit, da wir im Bucheggberg oben jeweils Bärenfelle anziehen müssten, wenn uns Leute aus Solothurn besuchen. (Gelächter.)

Ein Wort aus aktuellem Anlass. In bezug auf die Vorranggebiete steht irgendwo so schön: «Je nach Charakter sollen kantonale Vorranggebiete auch ganz von Bauten und Störungen» – das gefällt mir nicht so sehr – «freigehalten werden.» Somit könnten sportliche Grossveranstaltungen dort nicht stattfinden. Ich frage mich, und dies ist der aktuelle Anlass, ob der «Eier-Aufläset» im Bucheggberg dann auch nicht mehr stattfinden könnte.

Ich beantrage, all diese Punkte gut anzuschauen, dies auch im Sinn des Votums von Alfons von Arx.

Viktoria Gschwind. Dem Grundsatz 1 nachhaltige Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen sowie dem Grundsatz 2 Erhalten und Fördern einer nachhaltigen naturnahen und standortgerechten differenzierten land- und forstwirtschaftlichen Nutzung können wir vorbehaltlos zustimmen. Wir wünschen uns jedoch einen dritten Grundsatz, in dem der Vernetzung und Schaffung natürlicher Lebensräume Rechnung getragen wird. Zudem fehlt uns ein im Richtplan integrierter Massnahmenkatalog mit klaren zeitlichen und inhaltlichen Zielsetzungen zur Ressourcenschonung, Schadstoffverminderung und Erhaltung der Artenvielfalt. Im Bereich Landwirtschaft vermissen wir ebenfalls Zielformulierungen für Boden- und Wasserschutz und auch entsprechend griffige Massnahmen. Das Verursacherprinzip muss in diesen Bereichen angewendet und durchgesetzt werden. In einem vierten Grundsatz müsste vernetztes Denken und Handeln zum Inhalt gemacht werden. Dies besonders im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung und einer Gesunderhaltung beziehungsweise Gesunderhaltung des Waldes.

Im Natur- und Landschaftsschutz genügen freiwillige Leistungen nicht mehr. Es müssen Mittel bereitgestellt werden, um Verluste und Schäden der Vergangenheit zu beheben und die Erhaltung und Aufwertung zu ermöglichen. Verhaltensänderungen im Bereich Freizeitgestaltung sollen, nein müssen forciert werden. Es sind Anreize nötig, um Verkehrs- und Umweltbelastungen zu vermindern. Wir denken an Umnutzungen von Schiessanlagen, militärischen Bauten, energieaufwendigen Schwimm- und Tennishallen. Zudem sollen autofreie Erholungsgebiete geschaffen werden. Erholung und besonders infrastrukturabhängige Freizeitgestaltung erhalten im Verhältnis zum Landschaftsschutz in diesem Bericht zuviel Gewicht.

Jean-Pierre Desgrandchamps. Ich muss etwas präzisieren, das ich gestern sagte. Wir vertraten die Meinung, die Autoren dieses Berichts müssten ihre Büros räumen und die Schlüssel abgeben. Das trifft selbstverständlich nicht auf den jetzigen Chef des Raumplanungsamtes zu, nachdem dessen Vorgänger, ganz in unserem Sinn, so freundlich war und dies freiwillig getan hat. Der jetzige Chef des Raumplanungsamtes

geniesst noch Kredit; wir werden ihn an dem messen, was aus der Überarbeitung des Richtplans herauskommt.

Den Grundsätzen 1 bis 3 können wir zustimmen. Wir lehnen aber zum Beispiel die Tabelle Seite 103 als übertrieben und einseitig ab. Mit Nachdruck wehren wir uns zudem gegen Bestrebungen, Freizeitbetätigungen wie Gleitschirmfliegen, Deltasegeln, Motorfliegen, Ballonfahren, Fallschirmspringen oder Freizeitschiffahrt auf der Aare auf übergelagerte Schutzzonen zu beschränken. Wir lehnen auch jede weitere Aufwertung von KLN- in BLN-Gebiete ab. Mit der Renaturierung der Aare sind wir einverstanden, aber nur ohne finanzielle Folgekosten. Was die Grenchner Witi und die N5 betrifft: Unter Koordinationsaufgaben F-5 muss es statt «... in einem Tunnel mit einer betrieblich sinnvollen Länge» heissen: «mit der vorgesehenen Länge gemäss Plan», sonst wird der Tunnel plötzlich von Solothurn bis Biel gebaut.

Kurt Fluri. Aus den bisherigen Diskussionen ist eines klargeworden: Es werden sehr viele Bekenntnisse abgegeben, ohne daran zu denken, was es eigentlich alles braucht, um sie zu realisieren. Wir hörten im Zusammenhang mit dem vorangegangenen Kapitel Klagen über die Grösse von Bauzonen, ohne dass daran gedacht worden wäre, was die Voraussetzungen dazu waren: Die chronologische Abfolge des früheren Baugesetzes zum neuen Baugesetz, Raumplanungsrecht usw. Will man umsetzen, was vorgeschlagen worden ist, müsste zuerst das geltende Baugesetz geändert werden. Ein Richtplan muss sich auf die jetzige Rechtsordnung im Planungs- und Baurecht abstützen. Von Grüner Seite wurden auch sehr viele verbale Bekenntnisse abgelegt, ohne beispielsweise daran zu denken, dass der Umweltschutz massgeblich Bundesrecht ist, dass wir kein Umweltschutzgesetz haben, keines haben wollten seinerzeit, und es wird viel verlangt, was man als überzogen bezeichnen muss. Wir haben ein Mehrjahresprogramm Natur und Landschaft, das allerdings jetzt als Minimum dargestellt wurde. Wenn man aber weiss, wie das erstritten werden musste – ich erinnere an das Planungsausgleichsgesetz Paragraph 128, Budgetkürzungen, -Erstreckungen und neue Begehren für Kürzungen –, ist das, was wir jetzt haben, eigentlich schon sehr viel, und man müsste doch einmal eine Spur Zufriedenheit zeigen. Der Kanton Zürich hat sehr wohl ein sehr grosszügiges und vorbildliches Naturschutzkonzept entworfen, aber zur Finanzierung fehlt dort noch jeder Rappen. Auf dem Papier ist alles sehr schön. Wir wollen mehr, wir wollen bereits auch die Finanzierung.

Von Grüner Seite hörten wir auch zwei, drei Widersprüche. Einerseits wird postuliert, man solle die bisherigen belasteten Gebiete für allfällige Ansiedlungen von Industrien brauchen und nicht in die grüne Wiese bauen. Das ist gut und recht. Wenn man aber gleichzeitig auch noch das Verursacherprinzip durchsetzen und all die Altlasten von allfälligen Investoren tragen lassen will, muss man wahrscheinlich lange auf jemanden warten, der das alles finanzieren kann. Hier gilt es eine Konfliktlösung herbeizuführen. In bezug auf die Luftreinhaltung gilt das gleiche. Auch hier besteht ein Konflikt zwischen Raumplanung und Umweltgesetzgebung, ich erwähne als Beispiel das Parkhaus Vorstadt. Wenn das Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn und das Bundesgericht sagen, es sei tatsächlich nicht gut und sollte vermieden werden, dass die Leute mit dem Auto nach Bätterkinden und Biberist fahren und dort in den Zug einsteigen, aber massgeblich sei nach heutiger Gesetzgebung, dass die Luft oberhalb der Stadt Solothurn besser werde, dann ist das eine abstruse Argumentation, die zeigt, dass ein Konflikt zwischen Raumplanung und Umweltschutzgesetzgebung besteht, der nur gesetzgeberisch gelöst werden kann. Ein bisschen mehr Realismus in dieser Richtplandebatte würde nicht schaden.

Max Rötheli. Ich hätte von der Baudirektorin gern folgendes gewusst: Die Teufelsschlucht ist durch die Aufnahme ins Bundesinventar geschützt. Im Richtplan steht, sie falle unter die Kategorie Geotope. Was bedeutet dieses Wort? Welche Auswirkungen sind damit verbunden?

Ulrich Bucher, Präsident der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Ich beschränke mich in diesem Kapitel auf einen Hinweis an Jean-Pierre Desgrandchamps, allerdings nicht auf seine umfassende Mängelrüge, die er vor allem gestern bekanntgab – ich hatte das Gefühl, er leide unter einem beruflich bedingten Pilotsyndrom: Ihm ist es am Boden zu eng, nur in der Luft ist es ihm wohl. Heute brachte Herr Jean-Pierre Desgrandchamps eine konstruktive Kritik: Die Tabelle Seite 103 war auch in der Kommission umstritten. Das Problem besteht darin, dass wir erneut Schwellwerte schaffen, und solche sind immer kritisch. Wenn steht, ab 100 Parkplätzen sei eine Anlage sehr gross, unter 100 Parkplätzen nur gross, wird jeder darauf achten, nur 99 Parkplätze zu bauen. Das muss man selbstverständlich eliminieren.

Cornelia Füeg, Vorsteherin Bau-Departement. Die Diskussion zu diesem Kapitel zeigt die kontroversen Ansichten im Bereich Landschaft und Natur sehr deutlich. Hier noch die Antwort an Max Rötheli: Geotope sind geologisch wichtige Standorte – es wird sich die Frage zusätzlicher Erschliessungen stellen, wobei die Interessenabwägung dann anders angegangen werden muss. Es wird im Rahmen der Ortsplanungen zu prüfen sein, ob man Geotope überhaupt schützen will.

Die Verhandlungen werden von 9.55 bis 10.25 Uhr unterbrochen.

Transport und Verkehr (Seiten 133–175)

Peter Bossart. Ich spreche zum öffentlichen Verkehr, und dies im Sinn eines Gegenpols zu dem, was Urs Hasler gestern zum Eintreten sagte. Wenn ich Urs Hasler richtig verstanden habe, sprach er auch im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr von Träumereien. Wenn der Richtplan die Grundversorgung durch Bahn und Bus gewährleistet, so ist das keine Träumerei. Die Grundversorgung muss jetzt und auch in Zukunft gewährleistet sein und bleiben.

Georg Hasenfratz. Wir begrüßen die angestrebte koordinierte Verkehrspolitik. Schon rein aus Kostengründen ist es heute nicht mehr möglich, Strasse und Bahn parallel im gleichen Ausmass zu unterstützen. Wir begrüßen auch die postulierte Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und die Beschränkung des Strassenbaus auf qualitative Verbesserungen. Der Begriff «qualitative Verbesserungen» ist allerdings ein Gummibegriff, der wahrscheinlich noch zu diskutieren gibt. Die SP verlangt, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs beibehalten und ausgebaut wird, unter anderem auch auf der Achse Aarau–Olten–Biel. Eine Einschränkung des öffentlichen Verkehrs aus Kostengründen ist für uns nicht akzeptabel. Wegen der beschränkten finanziellen Mittel im Verkehrsbereich müssen Prioritäten gesetzt werden. Die SP-Fraktion lehnt in diesem Zusammenhang sowohl den zweiten Aareübergang in Olten wie auch die Westtangente in Solothurn ab, und zwar aus verkehrspolitischen wie aus finanziellen Gründen. Demgegenüber begrüßen wir eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und eine Entlastung der Zentren vom Individualverkehr. Für uns ist nicht nur eine Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs, wie auf Seite 151 verlangt, sondern dessen Reduktion durch ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs zwingend nötig. Schliesslich ist die Kostenwahrheit im Verkehr und die Internalisierung der Kosten herzustellen und durchzusetzen.

Ursula Grossmann. Unser wichtigster Grundsatz lautet, die Mobilität zu reduzieren; das ist unbedingt nötig, sowohl für uns wie für unsere Nachfahren. Wichtig ist auch die Einführung der Kostenwahrheit – bis jetzt wurde das nicht explizit verlangt – vor allem für den öffentlichen Verkehr, der angesichts der beschränkten finanziellen Mittel nur wettbewerbsfähig sein kann, wenn es die Kostenwahrheit gibt. Im öffentlichen Verkehr dürfen die Mittel zudem nicht noch weiter gekürzt werden. Beim motorisierten Individualverkehr soll auf Neuanlagen aus Umweltverträglichkeits- und aus Kostengründen verzichtet werden. Dafür braucht es intelligente Verkehrskonzepte. Zudem müsste geprüft werden, ob Strassen geschlossen oder nur noch beschränkt genutzt werden sollten. Beim Güterverkehr ist es wichtig, dass der Kanton auf eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe drängt und sich gegen eine Aufhebung der 28-Tonnen-Limite ausspricht. In bezug auf den Flugplatz Grenchen werden wir uns hier wohl nicht einig sein. Wir meinen, er sollte seine Kosten selber tragen und keine öffentlichen Subventionen mehr erhalten. Dass sich der Kanton für eine Besteuerung des Flugbenzins einsetzen sollte, sollte eigentlich klar sein. Die Bedeutung des Flugplatzes Grenchen liegt im Freizeitbereich. Bei der Aareschiffahrt sollte auf unnötigen Freizeitverkehr verzichtet werden; es sollten nur noch Linienschiffe und Ruderboote zugelassen werden. Auf die Westtangente in Solothurn sowie auf den zweiten Aareübergang in Olten kann man verzichten; hingegen sollten die bestehenden Infrastrukturen genutzt und so die Wirtschaft gefördert werden.

Franz Eggenschwiler. Der erste Grundsatz im Abschnitt Transport und Verkehr, wonach eine koordinierte Verkehrspolitik aufzubauen und umzusetzen sein, weist einen erfrischend neuen Zug auf, den ich in den bisherigen Richtplänen vermisst habe. Realitätsbezogen wird darauf eingegangen, dass Privatverkehr und öffentlicher Verkehr in gewissen Segmenten Vorteile gegenüber dem jeweils andern Verkehrssystem haben und dass es gilt, sie unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit zu nutzen. Ich finde diesen Grundsatz sehr gut, und ich begrüßte es, wenn der Richtplan konsequent darauf aufgebaut würde. Ein Wermutstropfen folgt leider bereits auf der gleichen Seite unten und in einigen weiteren Stossrichtungen auf den folgenden Seiten. Die ganzheitliche Betrachtung fehlt, wenn einseitig festgestellt wird, der Verkehr belastet die Umwelt. Das bestreite ich nicht, aber es wird stillschweigend übergangen, dass unser Wohlstand auf der Mobilität beruht. Die Frage, wieviel Mobilität wünschbar wäre, ist immer erlaubt, nur steht sie in Zeiten wie jetzt, unter dem Schock einer stagnierenden Wirtschaft, Arbeitslosigkeit, fehlender Mittel, unter einem ganz anderen Blickwinkel. Der gesetzliche Handlungsspielraum der Umweltschutzgesetzgebung muss gegen oben, sprich Verminderung und Vermeidung von Verkehr, und nach unten, sprich soviel Verkehr, als die Gesetzgebung zulässt, ausgenutzt werden. Die Bedürfnisse der Wirtschaft am Verkehrssystem sind deshalb bei der Überarbeitung des Verkehrskonzepts 86 aufzunehmen. Die Beschränkung der Park-and-Ride-Anlagen auf Standorte, wo der öffentliche Verkehrszubringer nicht konkurrenziert wird, entspricht nur oberflächlich einer koordinierten Verkehrspolitik und sollte weggelassen werden. An den Knotenpunkten des nationalen Eisenbahnnetzes sind nämlich Park-and-Ride-Anlagen durchaus erwünscht, auch wenn schon ein öffentlicher Zubringer besteht. Der Anreiz zum Umsteigen bei Fernfahrten wird dadurch wesentlich grösser. Unser Nationalstrassennetz trägt wesentlich dazu bei, die Siedlungsräume vom Verkehr zu entlasten. Der Satz, das bestehende Strassennetz sei in seiner Leistungsfähigkeit nicht mehr zu erhöhen, kann unter Umständen negative Folgen auf die Verkehrsbelastung in den Siedlungsräumen haben. Der Verkehr wird bei

Kapazitätsüberschreitungen auf dem Nationalstrassennetz automatisch auf das Hauptstrassennetz ausweichen. Ein Ausbau von Autobahnabschnitten auf sechs Spuren darf im Richtplan nicht ausgeschlossen werden. Zusätzliche Autobahnanschlüsse können die Kanalisierung des Verkehrs auf der Autobahn fördern und so das Hauptstrassennetz entlasten. Der Kanton muss beim Bund ein entsprechendes Interesse deponieren. Viele Fahrten mit dem Auto sind kürzer als ein Kilometer. Da diese Distanz mit dem Velo oder sogar zu Fuss gut zu bewältigen ist, besteht hier ein grosser Handlungsbedarf für gezielte Massnahmen wie sichere und attraktive Wege für Velofahrer und Fussgänger.

Ich bitte, bei der Überarbeitung des Richtplans meine Anregungen zu prüfen. Der Grundsatz der koordinierten Verkehrspolitik und die ganzheitliche Betrachtung von Verkehrssystemen sind dem Richtplan systematisch zugrunde zu legen; es sind einfache und realitätsbezogene Grundsätze aufzustellen und in der Umsetzung flexible Lösungen aufzuzeigen.

Werner Bussmann. Im Niederamt und im Raum rund um das KKW ist Land für grössere Unternehmen vorhanden, nur die Verkehrssituation lässt noch zu wünschen übrig. Der Richtplan «löst» das nun, indem er den Standort Niederamt für grosse Unternehmen und somit auch für verkehrsträchtige Unternehmen als nicht geeignet erklärt. Das Postzentrum steht auch dort; die Problematik in diesem Zusammenhang wird in Ziffer 3.4 der regierungsrätlichen Antwort auf die dringliche Interpellation Beatrice Heim aufgezeigt. Die Lösung im Richtplan finde ich falsch: Es macht nicht Sinn, den Schwanz einzuziehen in Zeiten, da andere angreifen! Dort, wo das Niederamt an sehr starke Industrieregionen grenzt – Aarau, Baden, Zürich –, müssen wir unsere Region stärken und dürfen sie nicht schwächen. Es wird kein Unternehmen aus diesem Raum eine Vergrösserung oder einen Teilzweig in Oberbuchsitzen oder Grenchen ansiedeln, nur weil der Richtplan das so aufzeigt. Da wird vielmehr der Nachbarkanton profitieren. Deshalb müssen wir umgekehrt fahren, wir müssen die Strassensituation verbessern, den Autobahnzubringer neu überdenken, aber nicht das Gebiet zum voraus aufgeben. Denn verlorenes Terrain, das haben wir jetzt ein paarmal gemerkt, ist fast nicht mehr zurückzuholen. Dass das etwas kostet, ist mir bewusst, aber ohne Vorausinvestition kann man nirgendwo profitieren. Deshalb soll im Richtplan die Verbesserung der Strassensituation im Niederamt festgehalten werden.

Zur Bemerkung von Georg Hasenfratz bezüglich Aareübergang in Olten. Das ist auch verkehrt gefahren! Immer wieder wird festgestellt, was nicht geht und was nicht klappt und wie man uns meidet, aber wenn es eine Flucht nach vorne bräuchte, wird alles verhindert. Das ist falsch. Meines Erachtens brauchen wir in Olten einen zweiten Aareübergang.

Urs Hasler. Zu diesem Kapitel gibt es offensichtlich ganz andere Auffassungen, Georg Hasenfratz: In diesem Kapitel kommen Bedeutung und Kapazität des motorisierten Individualverkehrs ganz eindeutig zu kurz, werden unterschlagen und unterschätzt, und es wird ein Stellenwert stipuliert, der so schlicht nicht stimmt und auch nicht bezahlt werden kann. Wir beklagen auf der einen Seite den Verlust von Arbeitsplätzen, wir beklagen, wie schwierig es sei, neue Arbeitsplätze zu schaffen, dass Gewerbe und Industrie abwandern. Von gewissen Seiten wird da eine verkehrte Politik betrieben und ein falscher Ansatz gewählt: Es ist Symptom- und nicht Ursachenbekämpfung. Für die dringend nötige Entwicklung braucht es einen zweiten Aareübergang in Olten und die Westtangente in Solothurn. In bezug auf den Wirtschaftspool in Olten wird immer wieder gesagt, es sei nicht so gelaufen wie 1986 geplant. Fragen Sie sich einmal, weshalb, welche Faktoren mitspielten! Im Obachquartier der Weststadt muss verkehrsmässig dringend etwas passieren; dort sind Hunderte von Arbeitsplätzen vorhanden, und es könnten auch noch mehr angesiedelt werden. Ziehen wir doch die richtigen Schlüsse aus dem vernetzten Denken! Es ist nicht damit getan, den Verkehr zu plafonieren und ihn zu verketzern – hier im Saal hat es zwar auch andere von der Flieger- und Autolobby –, aber knallharte Facts zeigen, dass wir im Moment in die falsche Richtung gehen, wenn jetzt im Richtplan nicht korrigiert wird.

Kurt Zimmerli. In verschiedensten Regionen wurden amtliche und wissenschaftliche Expertisen erstellt, zunächst unter dem Gesichtspunkt der Förderung des öffentlichen Verkehrs, in letzter Zeit vermehrt unter dem Aspekt des «Schlanken Staates». Der Richtplan sagt nicht, wie diese Grundlagenpapiere zugeordnet und gewichtet werden, welche verbindlich sind und welche nicht. Das geht höchstens aus den Zitaten hervor. Ein Beispiel aus unserer Region: Das Verkehrskonzept Thal ist im Grundsatz aufgenommen worden, das heisst, man schlägt vor, von der Schiene auf die Strasse zu gehen, obwohl ein Grundsatzpapier besteht, das in die andere Richtung weist. In unserem Verkehrskonzept Gäu haben wir dasselbe vorgeschlagen, doch wird das im Richtplan nur erwähnt und nicht als Grundsatz aufgenommen. Es ist fraglich, ob etwas als behördenverbindlich erklärt werden kann, wenn nicht ganz klar aufgezeigt wird, welche Grundlagenpapiere verbindlich sind und ohne dass Expertengespräche und solche mit Betroffenen stattgefunden haben, in denen ein Konsens zu suchen wäre. Wir kommen nicht darum herum, den Konflikt zwischen der Förderung des öffentlichen Verkehrs und den Forderungen des «Schlanken Staates» ausdiskutieren.

Kurt Fluri. Es war in der letzten oder vorletzten Session, als hier einhellig Wirtschaftswachstum gefordert wurde, um die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen und sozial- und umweltpolitische Anliegen zu finanzieren, be-

ziehungsweise beizubehalten, was wir heute haben. Ich machte schon beim Kapitel Siedlung und Landschaft auf Widersprüche aufmerksam, die ein Wirtschaftswachstum verunmöglichen würden. Ich muss nun auch noch etwas zur Angelegenheit Westtangente und zweiter Aareübergang sagen. Wenn sich Gegnerinnen und Gegner zum Beispiel das Projekt Westumfahrung näher anschauen und nicht in ihrem Dogma verharren, würden sie sehen, dass die Verkehrsfläche um keinen Quadratmeter vergrössert wird, sondern dass die Vorstadt entlastet würde, indem die Wengibrücke für den Individualverkehr geschlossen und das Quartier um den Westbahnhof zurückgestuft würde. Dadurch würde erstens die Lebensqualität steigen und zweitens könnte eine bedeutende Gewerbezone in der Weststadt erschlossen werden. Für diese Erschliessung braucht es eine Strasse, die Güter können nicht mit Bus oder Velo hingeführt werden. Man sollte auch da Illusionen endlich einmal vergessen und sich darauf besinnen, was vor ein paar Sessionen gesagt worden ist, nämlich, dass es ein gewisses Wirtschaftswachstum braucht, um all das zu finanzieren, was wir schon haben und was wir noch wollen. Zu diesem Zweck braucht es sowohl in Solothurn wie in Olten zusätzliche Strassen, die ja keine Vergrösserung der Verkehrsfläche zur Folge haben. Der Richtplan sagt Seite 146 deutlich, nebst der N5 werde die Verkehrsfläche nicht mehr vergrössert.

Walter Husi. Die Zielsetzungen sind offenbar dieselben: Wir wollen Wirtschaftswachstum in der Region Solothurn-Olten, doch sind wir uns nicht einig, wie wir das erreichen wollen. Kurt Fluri sagte es in bezug auf die Westtangente richtig; ich äussere mich nicht für oder gegen diese Westtangente, aber was er bezüglich besserer Wohnqualität sagte, möchte ich unterstreichen; das wollen wir wahrscheinlich alle. Urs Hasler, was den zweiten Aareübergang betrifft, ist es kein Dogma, ich fahre auch Auto. Aber wenn in der Stadt Olten ein zweiter Aareübergang gebaut wird, wird die Wohnqualität nicht gesteigert, sondern vermindert. Wir haben in der Stadt Olten jetzt schon eine Abwanderung von Leuten, und das wird sicher nicht besser. Es wäre geschickter, die bestehende Verkehrsfläche auszunützen; das wird längst noch nicht getan. Zudem können wir gerade in der heutigen Zeit nicht Strassen bauen, deren Kapazität auf Spitzenzeiten von zwei Stunden Dauer ausgerichtet ist. Von daher gesehen ist der zweite Aareübergang eine überrissene Forderung.

Beat Käch. Hören wir doch einmal auf mit diesen Grabenkämpfen zwischen öffentlichem und Privatverkehr! Es sollten doch langsam alle gemerkt haben, dass es beide Verkehrssysteme braucht und sie sich sinnvoll ergänzen. Wie es gestern unser Fraktionspräsident schon sagte, ist an bestimmten Orten der private, an andern Orten der öffentliche Verkehr sinnvoll. Ich versuche meinen Schülern immer auch Umweltanliegen näher zu bringen, aber ich bringe es fast nicht fertig, ihnen beizubringen, dass die Lehrabschlussprüfung wichtiger ist als die Autoprüfung. Das ist die heutige Situation. Wir müssen versuchen, den Individualverkehr in vernünftige Bahnen zu lenken, aber Grabenkämpfe zwischen den beiden Verkehrssystemen haben keinen Sinn.

Wenn man schon von Kostenwahrheit spricht, muss eine solche für beide Verkehrsarten erstellt werden, das heisst, es müsste auch einmal klar gesagt werden, was uns der öffentliche Verkehr kostet. Ich bin nicht gegen den öffentlichen Verkehr, dort, wo er sinnvoll ist, soll er selbstverständlich ausgebaut werden.

Cyрил Jeger. Ich kann mich dem Votum Beat Kächs anschliessen. Es geht wirklich heute darum, von gewissen Dogmen wegzukommen. Aber, Kurt Fluri, solche Dogmen gibt es auf der anderen Seite ebenfalls! Es gibt beispielsweise ein Dogma, das heisst, die Wirtschaft wachse nur mit mehr Strassen. Das stimmt nicht, auch von diesem Dogma sollte man wegkommen. Die Wirtschaft kann wachsen, wenn die Mobilität in vernünftige Bahnen gelenkt werden kann. Heute stranguliert sich der Autoverkehr selber. Mit einem Ausbau und einer besseren Nutzung des bestehenden Strassennetzes und einem Rückbau der Strassenfläche können die Verkehrslawinen besser kanalisiert werden, so dass mehr Mobilität für mehr Leute möglich ist. Das ist die Grundlage für die Zukunft.

Max Karli. Die beiden Kapitel Verkehr und Wirtschaft sind im Richtplan eng miteinander verknüpft. Die CVP ist für Wirtschaftsräume, doch sollte man sich innerhalb dieser Räume nicht direkt zu einem Zentrum bekennen müssen. Warum? Der Kanton soll an das übergeordnete Netz der Bahn 2000 angeschlossen werden. Wenn man verlangt, dass man von Bern nach Zürich innerhalb einer gewissen Zeit gelangen soll, wenn man die Leute von der N1 wegbringen, also keine sechsspurige Autobahn will, dann muss man auch bereit sein, Olten und Solothurn an den öffentlichen Verkehr, also an die Bahn 2000, anzuschliessen.

Zur Westtangente und zum zweiten Aareübergang. Die Leute steigen nur dann auf den öffentlichen Verkehr um, wenn man diesem öffentlichen Verkehr auch den nötigen Raum gibt. Solange der öffentliche und der private Verkehr das Ziel in der gleichen Zeit erreichen, solange steigen die Leute nicht um. Also muss entsprechender Raum geschaffen, müssen die Westtangente und der zweite Aareübergang gebaut werden, damit der öffentliche Verkehr in die Zentren gelangen kann.

Jean-Pierre Desgrandchamps. Max Karli, will wollen nicht zwei Orte im Kanton Solothurn an die Bahn 2000 angeschlossen haben, sondern zwei Orte und ein Dorf. Und in diesem Dorf Grenchen übrigens beide Bahnhöfe – das Dorf weist ja zwei Bahnhöfe auf, was aus dem Plan auch nicht hervorgeht. Ueli Bucher, ich danke dir. Du hast es vor der Pause getroffen, schöner hätte man es nicht sagen können: Ja, mir ist es zu eng am

Boden. Ich habe es nur nicht so schön wie du ausdrücken können, aber jetzt weiss ich endlich, warum ich im vierzigsten Jahr meiner Berufsausübung immer noch derart Freude an meinem schönen Beruf habe. Zum Syndrom. Ich habe jetzt schon zwei Syndrome amtlich attestiert bekommen: Letztes Jahr war es das «Bsetzistein«-Syndrom – Frau Baudirektor –, jetzt das Fliegersyndrom. Ich habe aber noch ein drittes, nämlich das Grenchner Syndrom. Deshalb bitte ich Sie, auf Seite 139 die Pendlerströme zu beachten und sich in die Position eines Investors zu versetzen, der beispielsweise in Grenchen investieren möchte. Es gibt in diesem Plan ein paar Industriezentren mit Pendlerströmen, so Dornach, Breitenbach, Olten und Solothurn. In Grenchen gibt es zwar 3900 Innenpendler, die in der Stadt hin und her pendeln, aber irgendwelche Zu- und Wegpendler hat die zweitgrösste Stadt des Kantons Solothurn nach diesem Papier nicht. Vielleicht sind Sie jetzt etwas gnädiger mit mir in bezug auf das, was ich gestern gesagt habe.

Über Luftmassnahmen haben wir schon gesprochen. Zum öffentlichen Verkehr soviel: Es dürfen keine Massnahmen vorgesehen werden, die den Individualverkehr benachteiligen zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Nehmen Sie, liebe rot-grüne Privatverkehrsverhinderer, es doch endlich zur Kenntnis: Der öffentliche Verkehr muss sein, er ist sinnvoll und gut, ich benutze ihn, ich habe als einer der wenigen in diesem Saal ein Eisenbahngeneralabonnement – allerdings nicht aus den gleichen Gründen wie Sie, ich bin zu faul zum Autofahren und weil es mir zu eng ist, wie Ueli Bucher sagte. Aber eines muss ich sagen: Öffentlicher Verkehr ist Massentransport, und die Masse ist schlicht und einfach zwischen kleinen Ortschaften nicht vorhanden. Sie ist nicht einmal zwischen den drei Kleinstädchen Olten, Solothurn und Grenchen während des ganzen Tages vorhanden; das sehen Sie, wenn Sie abends mit dem Schnellzug von Kloten, Basel oder Genf nach Grenchen fahren; zu dieser Zeit ist der Schnellzug weitgehend leer, manchmal habe ich einen ganzen Waggon für mich, so dass ich mich fühle wie auf einem Staatsbesuch. Und noch eines: Ich habe noch nie jemanden von Ihnen im Zug angetroffen. Gehen wir also von den Dogmen weg.

Was den Flugverkehr anbelangt: Die Nutzung des Flughafens Grenchen wird von der Regional-Flugplatz Jura AG Grenchen und von der Stadt Grenchen festgelegt und nicht vom Kanton. Sonst dürften dort nur noch Holzflugzeuge mit Gummi-antrieb verkehren.

Was für den Anschluss Solothurns an das Hochleistungsnetz der SBB – was immer das ist und wann immer der kommt – gilt, gilt selbstverständlich auch für Grenchen und Olten. Eine Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs kommt für uns nicht in Frage. Bei TK5 gibt es einen Widerspruch. Man kann nicht fordern, es seien kostengünstige Park-and-Ride-Anlagen bei den Bahnhöfen zu erstellen, die den öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren dürften. Das schliesst sich gegenseitig aus und ist ein furchtbarer Unsinn. Was die Koordinationsaufgaben Seite 157 betrifft, muss der erste Satz gestrichen werden. Im Inhaltsverzeichnis fehlt tatsächlich der Busbetrieb Grenchen und Umgebung – ein Grenchner Syndrom oder der Beweis, dass bei diesem Plan gefuscht wurde? Selbstverständlich muss dieser Busbetrieb auch in der Karte Seite 162 aufgeführt werden.

Die koordinierte Verkehrspolitik können Sie vergessen. Ich erinnere Sie an die denkwürdige Volksabstimmung, in der ein solcher Mist massiv bachab geschickt wurde.

Gabriele Plüss. Will man aus einer Kleinstadt wie Olten ein Dorf wie Grenchen machen, muss man den zweiten Aareübergang verhindern. Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und Region Olten steht und fällt nämlich mit dem zweiten Aareübergang. Ich finde es schade, dass die Grünen und die SP den Richtplan missbrauchen, um eine grosse Verkehrsdiskussion zu entfachen. Vor allem Vertreter und Vertreterinnen aus der Region oder sogar aus der Stadt Olten haben bereits die Kanonen aufgeföhren – ich hatte gehofft, dass irgendeinmal ein Konsens gefunden werden könne –, das ist schade, vor allem weil man unter Verkehr nicht nur den Individualverkehr versteht, sondern auch den öffentlichen und den Veloverkehr. Will man diesen Verkehrsträgern eine Fläche schaffen, braucht es den zweiten Aareübergang. Herr Husi erwähnte vorhin die Anwohner und Anwohnerinnen, für die jede neue Strasse zusätzliche Luftbelastung bedeute. Aber stehender Verkehr, wie wir ihn in der Stadt Olten heute, und zwar nicht nur zu Stosszeiten haben, ist für Anwohner wesentlich schlechter und negativer als ein flüssiger Verkehr. Ich finde es schade, dass jetzt schon Position bezogen und so eine vernünftige Diskussion abzublocken versucht wird.

Ruedi Heutschi. Cyrill Jeger sagte vorhin, es sei ein Dogma – und ich unterstütze das –, wenn man sage, ein Wirtschaftswachstum gebe es nur, wenn Strassen gebaut würden. Von diesem Dogma müssen wir tatsächlich wegkommen. Wir müssen ebenfalls vom Dogma wegkommen, über den zweiten Aareübergang zu streiten. Es geht nicht darum, ob wir einen zweiten Aareübergang haben oder nicht: Wir brauchen in Olten eine Verkehrslösung. Diese Verkehrslösung kann mit oder ohne zweiten Aareübergang erreicht werden. Dem Streit über den zweiten Aareübergang das Schicksal einer wirtschaftlichen Entwicklung der Region anzuhängen, dünkt mich wirklich dogmatisch. Diskutieren wir doch bitte über den Verkehr, über Verkehrslösungen, über Wirtschaftsförderung und Arbeitsplätze, aber ohne das dogmatisch zu verknüpfen!

Ulrich Bucher, Präsident der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Ich bin froh über die vermittelnden Worte Ruedi Heutschis. Ich persönlich stehe zu hundert Prozent zu den Aussagen des Richtplans. Sie zeigen Ansätze einer koordinierten Verkehrspolitik – man hat nie erwartet, dass man in dieser schwierigen Frage Einigkeit wird erreichen können, aber die unseligen Konkurrenzkämpfe müssen wir verhindern und

dafür sorgen, dass der Verkehr dort erfolgt, wo er die beste Wirkung erbringt. Auch verkehrsmässig müssen wir uns nach der Wirkung orientieren, wie in anderen Gebieten auch.

Die Aussage, Park-and-Ride-Anlagen dürften den öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren, war auch in der Kommission recht stark umstritten. Es fiel ein Kernsatz, nämlich möglichst wenig umsteigen zu müssen. Das macht den öffentlichen Verkehr interessant: Hinfahren, parkieren und in ein öffentliches Verkehrsmittel umsteigen. Gelingt uns das, dürfte es in die richtige Richtung gehen. Insofern ist der Grundsatz, P+R-Anlagen dürften den öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren, nicht richtig.

Zur Jura-Südfusslinie. Hier sind wir im Moment in einer relativ schwierigen Situation. Die Entwicklung des Verkehrs auf dieser Linie ist momentan mit ein paar Fragezeichen behaftet. Eines ist sicher: Olten als Eisenbahnknotenpunkt ist in einer komfortablen Lage. Deshalb wurde Olten nicht speziell erwähnt. Es ist völlig klar, Olten hat nach wie vor eine Bedeutung im internationalen und nationalen Eisenbahnverkehr, und zwar allein schon aufgrund seiner Lage. Hingegen ist die Situation in bezug auf Solothurn, Oensingen und Grenchen anders. Und zwar ist sie dann und erst dann anders, wenn die Bahn 2000 beziehungsweise der Süd-plus-Arm der Bahn 2000 gebaut wird: Dann geht der Hauptverkehr nicht mehr über Oensingen, sondern über Herzogenbuchsee–Langenthal, und dann wird es darum gehen, einen Intercity-Halt in Solothurn durchzusetzen. In dieser Hinsicht gibt es in der Tat einen Unterschied zu Grenchen: Ein Zug von Olten nach Biel käme nicht auf die erforderliche Geschwindigkeit, wenn er in Grenchen bereits wieder halten müsste. Deshalb müssen wir uns für eine sehr gute Jura-Südfussverbindung einsetzen, beispielsweise auf dem jetzt bestehenden Ast, ausgestaltet als S-Bahn auf der Strecke Aarau–Biel. Ob der Süd-plus-Arm der Bahn 2000 innerhalb dieser Planungsperiode kommt, wissen wir nicht, da gibt es noch einige Fragezeichen. – Das ist die Erklärung dafür, dass Olten nicht speziell erwähnt wird, es bestand überhaupt nicht die Meinung, Olten abzuwerten. Die Anbindung Grenchens und Oensingens an ein untergeordnetes, nicht an ein nationales Netz, muss nachher sichergestellt werden.

Cornelia Füeg, Vorsteherin Bau-Departement. Die Diskussionsvorgabe, die Kantonsrat Ruedi Heutschi für den zweiten Aareübergang oder überhaupt für allfällige weitere Strassen aufstellte, ist absolut richtig. Es ist genau die Vorgabe –offensichtlich ist das politische Erinnerungsvermögen sehr kurz –, die im Zusammenhang mit dem Verkehrsrichtplan Olten diskutiert worden ist. Genau so sind wir bei der Erarbeitung des Richtplans vorgegangen. Die Vorgabe an die Experten unter der Leitung von Prof. Rotach war zu prüfen, wie die Verkehrsproblematik in Olten ohne zweiten Aareübergang gelöst werden könne. Leider erwies sich das als nicht möglich, weil der langsame Verkehr, der öffentliche Verkehr, die Fussgänger eben auch Platz brauchen. Deshalb ist man zu den vorliegenden Ergebnissen gekommen. In diesem Sinn sagen gewisse Kreise zu Recht, es sei ein Dogma, wenn man die schon erfolgten Vorleistungen nicht zur Kenntnis nehmen wolle. Die Vorleistung ist erbracht, jetzt geht es darum, die Verkehrsfläche, die ja die gleiche bleiben soll, mit flankierenden Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr zu gestalten.

Versorgung und Entsorgung (Seiten 177–209)

Hans König, Präsident. Wir sollten mit diesem Kapitel zügig vorankommen, da heute vormittag das Geschäft 205/95 noch beraten werden muss, weil der Präsident der Justizkommission am Nachmittag abwesend ist.

Max Karli. Von unserer Seite ist gestern schon erwähnt worden, dass das Kapitel Ver- und Entsorgung einen zu grossen planwirtschaftlichen Charakter hat. Die Steuerung der Nachfrage darf nicht über die künstliche Begrenzung des Angebots erfolgen. Das widerspricht klar der Idee der Deregulierung. Am Grundsatz der Wiederverwendung und -verwertung im Bereich der Abfallwirtschaft halten wir fest. Was aber fehlt, ist die Sicherstellung der Abnehmer, und das kann eigentlich nur die öffentliche Hand sein, was noch in den Richtplan einfließen sollte.

Ursula Grossmann. Im Bereich Schutz und Nutzung des Wassers stellen wir einen Vollzugsnotstand von bestehenden gesetzlichen Vorgaben fest. In diesem wie auch in andern Kapiteln sollten unbedingt zeitliche und inhaltliche Zielvorgaben festgehalten werden, damit klar wird, was man erreichen will. Bei der Energie sollte der Grundsatz heissen, sorgfältiger Umgang mit Energie zur Senkung des ganzen Energieverbrauchs und nicht nur der Heizungsenergie. In bezug auf die Abfallbewirtschaftung haben wir eine Anmerkung zum Grundsatz 3: Die endlagerfähigen Abfälle sind rückholbar zu lagern. Die Abfallentsorgung in die Alpen, wie wir sie jetzt aus den Kehrichtverbrennungsanlagen kennen, soll nicht mehr geduldet werden. Ebenso ist die Rückholbarkeit für Atommüll dringend und verbindlich in den Richtplan aufzunehmen, auch wenn die Lagerung und Entsorgung von Atommüll Sache der Bundesgesetzgebung ist. Im weiteren soll sich der Kanton für eine Energiesteuer, für eine CO₂-Abgabe sowie für einen Ausstieg aus der Atomkraft einsetzen.

Thomas Schwaller. In Ergänzung zum Arbeitspapier der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission stellen wir fest, dass offenbar sämtliche Abbaugebiete aus den Grundlagen, sprich Kieskonzept, Steinbruchkonzept,

diskussionslos in den Richtplan übertragen worden sind, ohne dass vorher eine vertiefte Evaluation und Abstimmung mit andern Nutzungsformen –insbesondere Forstwirtschaft und Landwirtschaft – vorgenommen worden wäre. Sicher muss nicht jede Grube in den Richtplan aufgenommen werden, sondern nur jene mit überörtlicher Bedeutung. Unter VA4, Seite 183, wurden die bestehenden Abbaugelände, insbesondere Kiesgruben, zwei Eignungsklassen zugeordnet, ohne die Kriterien und Bewertungsgrundlagen anzugeben. Sicher passierte dies nicht gestützt auf das Kies- oder das Steinbruchkonzept; die Eignungseinstufung wurde offenbar spontan vorgenommen und dann in der Ausgangslage aufgeführt. Wenn überhaupt, müssten sie in den Koordinationsinhalt aufgenommen werden und nicht in die Ausgangslage.

Im weiteren werden sämtliche potentiellen Deponiestandorte der kantonalen Deponieplanung in den Richtplanentwurf übertragen, wiederum unbesehen der möglichen Eignung. Wir machen beliebt, nur diejenigen Deponien aufzunehmen, die geeignet oder möglicherweise geeignet sind, das wären 14 Inertstoffdeponien und 4 Reaktordeponien. Da höchstens eine bis vier Inertstoffdeponien und höchstens eine Reaktordeponie bis ins Jahr 2010 nötig sein werden; genügen die geeigneten oder möglicherweise geeigneten Deponiestandorte, um den Bedarf der nächsten zehn oder zwanzig Jahre abzudecken. Im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans muss hier noch eine Triage vorgenommen werden.

Käte Iff. Der Schutz von Natur und Landschaft ist ein wichtiges Anliegen, und ich bin froh, dass man im Departement Wert darauf legt. In Hägendorf stellten wir mit Unmut fest, dass im unteren Kantonsteil eine «Deponitis» ausgebrochen ist. Hägendorf wird sich, wie schriftlich und mündlich mitgeteilt, mit allen legalen Mitteln gegen eine Reaktordeponie wehren. Es spricht sehr viel gegen diesen Standort, und da muss noch weiter abgeklärt werden. In Hägendorf und im unteren Kantonsteil fragte man sich, ob der Kanton Solothurn schon einmal etwas von Opfersymmetrie gehört habe. Wir fragten uns, wie es möglich sei, uns Reaktordeponien zu geben und gleichzeitig die Bauzone, die eine vernünftige gewerbliche Entwicklung ermöglichen würde, zu redimensionieren. Ich bitte, dieses Paradoxon noch einmal zu überdenken.

Edi Baumgartner. Zunächst eine allgemeine Bemerkung. Der Richtplan in dieser umfassenden Darstellung ist für den Kanton Solothurn Neuland, auch für alle betroffenen Instanzen – Amt für Raumplanung, Regierungsrat und Kantonsrat. Der Entwurf ist noch relativ unausgegoren, es braucht noch eine Überarbeitung. Gemäss Paragraph 64 des Planungs- und Baugesetzes soll der Kantonsrat vom Richtplan Kenntnis nehmen. Wie wir gestern in der Diskussion mit Herrn Staub in der Fraktion hörten, geht es eigentlich um eine Vernehmlassung des Kantonsrates, also wird die Kenntnisnahme zu einer Vernehmlassung degradiert, was nicht dem Gesetz entspricht. Es wäre besser gewesen, wenn wir über den Richtplan in einer späteren Phase hätten diskutieren können, also nachdem der Entwurf im Sinne der Stellungnahmen der Gemeinden überarbeitet gewesen wäre. Insofern habe ich ein Unbehagen.

Zum Kapitel Ver- und Entsorgung. Die Problematik des Richtplans erweist sich in dessen Verbindlichkeit und Detaillierungsgrad. Es gibt viele offene Fragen, die noch geklärt werden müssen. Der Richtplaninhalt, der wirklich verbindlich sein sollte, sollte sich einerseits auf den Text, andererseits auf den Plan beschränken, also nicht Umrisse, Flächen und Perimeter festlegen, sondern nur sagen, wo was passieren soll. Ich denke vor allem an Kiesabbaugelände und an Deponien. Der Kanton soll im Richtplan sagen, was wo passiert; das kann mittels Symbol in einem Plan geschehen, aber nicht mit Perimeter und Begrenzungen im Sinn eines Vornutzungsplans. Die genaue Festlegung der Abbaugelände ist eindeutig Aufgabe der Nutzungsplanung, die durch die Gemeinde zu erfolgen hat.

Max Rötheli. Auch ich möchte den zuständigen Stellen ein paar Denkanstösse geben. Im Richtplanentwurf sind sage und schreibe 45 Standorte für Deponien aufgeführt. Im Kanton Solothurn gibt es total sieben, wovon lediglich sechs als geeignet im Richtplan aufgeführt sind. Zudem sind die meisten möglichen Standorte bis heute nicht auf ihre Eignung an Ort abgeklärt worden. Eine Aufnahme im Richtplan hat erst zu erfolgen, wenn diese Abklärungen erfolgt sind und ein entsprechender Bericht vorliegt. Im weiteren muss bei der Auswahl der Standorte auf bereits im gleichen Gebiet bestehende Immissionen und Belastungen Rücksicht genommen werden. So auch in der Gemeinde Hägendorf, in der neben den bereits bestehenden Belastungen wie Militärschiessplatz, Autobahn usw. zusätzlich zwei Reaktordeponien und sogar noch ein Steinbruch geplant sind. Alle Deponiestandorte mit dem Prädikat «fraglich» beziehungsweise «ungeeignet» haben in einem Richtplan nichts zu suchen.

Hans König, Präsident. Der Kommissionspräsident und Frau Füeg verzichten auf ein Votum.

Karten

Hans König, Präsident. Das Wort wird nicht verlangt. Möchte sonst noch jemand etwas deponieren?

Jean-Pierre Desgrandchamps. Ich habe noch etwas zu deponieren: Das Votum des Kommissionspräsidenten von vorhin kann nicht unwidersprochen bleiben. Im übrigen finde ich es unzulässig, uns bei einem so wichtigen Thema unter Zeitdruck zu setzen.

Sehen Sie, meine Damen und Herren, jetzt fängt es an mit den Zentren und Unterzentren. Ich bin enttäuscht von dem, was Ueli Bucher vorhin und übrigens auch seine Kommission verlauten liess. Nachdem ich ihn darauf gestossen habe, dass es auch in Olten einen Bahnhof gebe, haben wir jetzt zwei Zentren, Solothurn und Olten, und zwei Subzentren, Grenchen und Oensingen, wobei Grenchen auf die Stufe Oensingens gesetzt wird. So wird es uns auch in bezug auf den Wirtschaftsraum Grenchen-Solothurn gehen, der Solothurn-Grenchen heissen wird. Deshalb werden die Grenchner nur einer Lösung zustimmen, wie sie Kollege Roland Möri stipulierte.

Zur Eisenbahn. Das ist nicht mein Beruf, aber mein Hobby. Was du, Ueli Bucher, vorhin gesagt hat, zeigt, dass du nicht im Bild bist. Falls der Ast Süd-plus je gebaut wird, wäre dies die einzige Schnellbahnstrecke, die den Kanton Solothurn betrifft. Für die Strecke Biel–Grenchen–Solothurn sind keine Massnahmen vorgesehen. Das heisst, die Züge können mit der gleichen Geschwindigkeit fahren wie heute. Es ist eine Illusion zu glauben, der Pendolino könne schneller fahren. Denn das bedingte das Versetzen sämtlicher Signale und Vorseignale wegen der Bremswege. Was das kostet, möchte ich jetzt nicht erörtern, sonst gibt es einen Ordnungsantrag aus Zeitgründen. Das Bremsen und somit der Halt in Grenchen sind kein Problem. Der Halt in Grenchen ist weiterhin möglich. Selbst wenn es ein Problem wäre, könnte man es so lösen, wie es die Deutsche Bundesbahn schon lange löst: Bei kleineren Städten, die knapp an der Grenze der Haltewürdigkeit für Intercity-Züge sind, wird alternierend angehalten, zwischen Basel und Karlsruhe zum Beispiel wird entweder in Offenburg oder in Baden-Baden gehalten. Das gleiche kann man natürlich im Fall von Grenchen machen, aber nicht etwa in Solothurn, auch nicht in Olten, sondern in Aarau, denn Aarau hat heute schon drei stündliche Schnellzugverbindungen nach Zürich und hätte nach der Planung für die Bahn 2000 deren fünf bis sechs. Aarau könnte also sehr wohl auf einen Halt verzichten, und dann wäre die Fahrzeit Biel–Zürich weiterhin eingehalten. Im übrigen erhält Biel nach neuem Konzept nicht einen Stundentakt zur Minute 0.00, sondern zur Minute 12, 13, 14 oder 15. Also liegt da sehr wohl noch eine Minute für einen Halt in Grenchen drin. – Machen Sie sich im übrigen bezüglich Pendolino keine Illusionen; wir haben gesehen, was es damit am Lötschberg und am Gotthard mit Verzögerungen auf sich hat.

Max Karli. Eine Frage zum Antrag. Der Richtplan wurde in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission mit grossem Gewicht beraten. Bis jetzt liegt von seiten der Regierung kein Ergänzungsantrag vor, und wir gehen von der Annahme aus, dass das Beratungsergebnis der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission Bestandteil des regierungsrätlichen Antrags ist.

Cornelia Füeg, Vorsteherin Bau-Departement. Wir haben zu Beginn das Vorgehen bei der Behandlung des Richtplanentwurfs dargestellt. Ich wiederhole es am Schluss noch einmal. Wir haben jetzt protokollarisch festgehalten, was Sie zu diesem Richtplan sagen. Wir haben die Stellungnahme der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission im Grundsatz und zu gewissen Detailfragen, die hier zum Teil noch einmal aufgenommen worden sind. Die Regierung wird, wenn alle Stellungnahmen vorliegen – die kantonsrätliche ist eine davon, wenn auch eine sehr wichtige, daneben gibt es diejenigen der Gemeinden, der Verbände, der Regionalplanungsorganisationen usw. –, den Richtplan im Sinne dieser Stellungnahmen überarbeiten. Ich kann Ihnen heute schon sagen: Der Richtplan wird ziemlich anders aussehen, er wird schlanker sein, man wird ihn entflechten und Unnötiges herausnehmen, damit er für die Milizbehörden handlicher wird. Aufgrund des Baugesetzes ist die Regierung verpflichtet zu berücksichtigen, was in den Stellungnahmen gesagt wurde. Insofern war es wichtig, Ihre Meinungen zu hören – auch wenn sie teilweise kontrovers waren –, damit wir wissen, woran wir sind. Jetzt werden wir diese Meinungen gewichten und auswerten müssen. Wichtig ist, dass Sie in den Grundsätzen, in der Stossrichtung den Vorstellungen der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission gefolgt sind, und diesen Eindruck hatte ich in der Diskussion, auch wenn in den Details unterschiedliche Meinungen bestehen. Die meisten Detailveränderungen wird es aufgrund der Eingaben der Gemeinden geben.

Patrick Eruimy. Ich möchte auf die Tabelle Seiten 60/61 zurückkommen. Bis jetzt ist mir noch kein Syndrom nachgesagt wurde, weshalb ich mich zu dieser Aufstellung unbelastet äussern kann. In der Tabelle wird die grösste Stadt des Kantons, nämlich Olten, als Kleinstadt bezeichnet. Wenn aber die grösste Stadt als Kleinstadt bezeichnet wird – warum wird dann die kleinste Stadt als Stadt bezeichnet und damit eine gewisse Überlegenheit gegenüber der grössten Stadt suggeriert? Die zweitgrösste Stadt in diesem Kanton wird als verstädtertes Dorf und – eine Ungeheuerlichkeit sondergleichen – Balsthal als Flecken bezeichnet. Ich bitte Sie, die Liste noch einmal zu überarbeiten und falsche wie auch beleidigende Ausdrücke zurückzunehmen.

Cornelia Füeg, Vorsteherin Bau-Departement. Zur Kritik von Herrn Eruimy: Das ist Planersprache, und ich bin nicht sicher, ob wir diesbezüglich sprachlich eingreifen können. Ich werde es aber prüfen lassen.

Detailberatung

Titel und Ingress, Ziffern 1 und 2

Angenommen

Schlussabstimmung

Für Annahme des Beschlussesentwurfs

Grosse Mehrheit

Dagegen

Einige Stimmen

205/95

Verordnung zur Einführung des Gleichstellungsgesetzes

Es liegen vor:

- a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 19. Dezember 1995 (vgl. Beilage).
- b) Änderungsantrag der Justizkommission vom 4. März 1996 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrates.

Eintretensfrage

Rudolf Nebel, Präsident der Justizkommission. Die Justizkommission befürwortet die Einführung der bundesgesetzlichen Regelung durch eine kantonsrätliche Verordnung, auch wenn das in der Kommission zu Diskussionen Anlass gab. Eine kantonsrätliche Verordnung darf nicht so interpretiert werden, als ob die Justizkommission die Bestimmungen als nicht grundlegend oder nicht wichtig erachten würde. Materiell ist die Angelegenheit in einem Bundesgesetz geregelt. Wir haben die Durchführung nach den bundesgesetzlichen Bestimmungen in unserem Kanton zu regeln. Der Weg der Verordnung ist deshalb angebracht und bedeutet keine Abwertung der Materie.

Zu den Anträgen der Justizkommission. Aufgrund der Verhältnisse und der Tradition in unserem Kanton sind die Oberämter als Schlichtungsstellen geeignet. Die Justizkommission meint allerdings, dass das weitere Mitglied der Schlichtungsstelle, das vom Regierungsrat zu wählen ist, eine geeignete Person ausserhalb der kantonalen Verwaltung sein sollte. Ist eine Einigung vor der Schlichtungsstelle nicht möglich, sind bei Streitwerten über 80'000 Franken die Arbeitsgerichte zuständig. Um dem Sinn des Gleichstellungsgesetzes nachzuleben, müssen nach dem Vorschlag der Justizkommission die Arbeitsgerichte aus Mitgliedern beider Geschlechter zusammengesetzt sein. Es gibt heute noch zwei Arbeitsgerichte, die dieser Anforderung nicht entsprechen. Der Vorschlag zu Artikel 4 Absatz 3 ist so zu interpretieren, dass die paritätische Besetzung nicht sofort, sondern bei einer nächstmöglichen Gelegenheit bei einer Vakanz- oder Gesamterneuerungswahl zu erfolgen hat. Die vorgeschlagene Fassung ist somit ein Signal an die Öffentlichkeit und ein Aufruf an die Parteien, die Forderung nach paritätischer Zusammensetzung bei nächstmöglicher Gelegenheit zu erfüllen. Ich betone: Für die laufende Amtsperiode muss dies nicht eingehalten werden.

Namens der Justizkommission beantrage ich Eintreten und Zustimmung zum Beschlussesentwurf mit den Anträgen der Justizkommission. Der Regierungsrat hat diesen Anträgen zugestimmt.

Marta Weiss. Wir unterstützen die Verordnung zur Einführung des Gleichstellungsgesetzes. Es ist richtig und wichtig, dass dem Diskriminierungsverbot mit entsprechenden Anlaufstellen Rechnung getragen wird. Der Regierungsrat erwartet allerdings wenig Arbeit für die beiden Gremien, die neu geschaffen werden sollen. Diese Erwartung teilen wir, und zwar nicht, weil wir davon ausgehen, dass es keine Diskriminierungen – vor allem Frauendiskriminierungen – gibt, sondern weil in diesem Bereich relativ hohe Anforderungen an die Frauen gestellt werden: Sie müssen sich exponieren, konfrontieren, das Recht einfordern und gegen Unrecht antreten – das stösst, vor allem wenn es um die Diskussion Männer-Frauen geht, immer noch auf einiges Unverständnis. Der Kanton bietet hier Hilfen an. Diese sollten sich allerdings nicht in der vorliegenden Verordnung erschöpfen. Das Gleichstellungsgesetz des Bundes zeigt auf, dass anderes auch noch zu tun wäre, zum Beispiel ein Förderungsprogramm, das der Gleichstellung dient. Bei einem solchen Förderungsprogramm könnten die Kantone Projekte eingeben, die vom Bund mitgetragen würden. Von einem solchen Förderungsprogramm habe ich allerdings noch nichts gehört: Wird so etwas vom Kanton ins Auge gefasst, und wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht? Wir bewerten solche Förderungsprogramme von der Wirkung her mindestens ebenso hoch wie die vorliegende Verordnung.

Yvonne Gasser. Das Gleichstellungsgesetz als Bundesgesetz über die Gleichstellung von Mann und Frau tritt am 1. Juli in Kraft. Das Gesetz gilt für die obligationenrechtlichen und öffentlichen Arbeitsverhältnisse. Für den Vollzug des Gesetzes müssen die Kantone Schlichtungsstellen bezeichnen. Pro Amtei soll eine Schlichtungsstelle bezeichnet werden. Sie besteht einerseits aus dem Vorsteher des Oberamtes, der ja schon Erfahrung mit der Schlichtungsstelle für Miet- und Pachtverhältnisse hat. Im Moment werden sämtliche Oberämter von Männern geleitet, also muss das zweite Mitglied dieser Schlichtungsstelle eine Frau sein. Diese kann für alle fünf Stellen zuständig sein. Diese Organisationsform ist schlank und kostengünstig. Das Gesetz verlangt aber auch, dass in den Arbeitsgerichten beide Geschlechter vertreten sind. Das trifft nicht überall zu, und da muss bei der nächsten Vakanz eine Frau gewählt werden. Für öffentlich-rechtliche Arbeitsverhältnisse stellt der Kanton eine Vermittlungskommission zur Verfügung. Auch hier müssen Personen beiderlei Geschlechts vertreten sein.

Die CVP-Fraktion ist für Eintreten und stimmt dieser Verordnung zu.

Hans Walder. Nachdem das Bundesgesetz über die Gleichstellung von Mann und Frau am 1. Juli 1996 in Kraft treten wird, sind die Kantone beauftragt, den Vollzug vorzubereiten. Die vorliegende Verordnung sieht keine zusätzliche Reglementierung vor und deckt das absolute Minimum ab. Das Bundesgesetz verlangt eine Schlichtungsstelle, und diese wird mit bestehenden Institutionen abgedeckt. Zusätzlich zu den Oberamt Männern und eventuell später auch -frauen wird ein weiteres Mitglied zur Beratung eingestellt. Das ist eine gute und effiziente Lösung, die nur kleine Folgekosten erwarten lässt. Die vierköpfige Verwaltungskommission soll ebenfalls aus Personen beiderlei Geschlechts zusammengesetzt sein. – Zusammenfassend: Die FdP-Fraktion ist mit der Vorlage zufrieden und begrüsst es, dass der Vollzug mittels Verordnung und nicht mittels Gesetz geregelt wird. Mit Befriedigung stellen wir auch fest, dass man sich auf das gesetzliche Minimum beschränkt hat.

Die Anträge der Grünen Fraktion erachtet die FdP-Fraktion nicht für nötig. Sie könnte zur Not mit den ersten beiden Vorschlägen noch leben, die Ergänzung von Paragraph 6 Absatz 1 ist aber nicht nötig – es könnte ja auch einmal ein Mann klagen, und der hätte dann auch ein Anrecht, dass ein Mann den Vorsitz übernimmt.

Fatma Tekol. Am 1. Juli 1996 tritt das Bundesgesetz über die Gleichstellung von Frau und Mann in Kraft. Die Frauen und Männer in der Schweiz haben länger als andere EuropäerInnen auf das Gesetz warten müssen, das den Gleichstellungsartikel der Bundesverfassung von 1981 konkretisiert. Das Gesetz bringt den politischen Willen zur Gleichstellung in allen Lebensbereichen mit dem Schwerpunkt auf der Gleichstellung in der Arbeitswelt zum Ausdruck. Das gilt sowohl für Arbeitsverhältnisse nach Obligationenrecht wie für öffentlich-rechtliche Anstellungen bei Bund, Kantonen und Gemeinden. Probleme im öffentlich-rechtlichen Bereich müssen später in einer kantonalen Gesetzgebung gelöst werden. Wer bei Bund, Kanton oder Gemeinde arbeitet und mit einer Verfügung konfrontiert wird, kann eine Beschwerde einreichen. Das ist ein ziemlich langer und komplizierter Weg. Wir finden es sinnvoll, den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern eine Möglichkeit zu geben, ihre Beschwerde gegen eine erstinstanzliche Verfügung von einer Fach- beziehungsweise Vermittlungskommission begutachten zu lassen. Das Schlichtungsverfahren bleibt freiwillig, das heisst, die betreffende Person kann selber entscheiden, ob sie ein Schlichtungsverfahren durchführen will oder nicht. Dies begrüssen wir, weil unter Umständen eine wiederholte Konfrontation der Parteien auch belastend sein kann. Durch diese Verordnung wurden keine zusätzlichen Vorschriften erlassen, welche zur Anwendung des Bundesgesetzes nicht zwingend notwendig gewesen wären. Der Kantonsrat ist, unter Vorbehalt des fakultativen Referendums, zum Erlass der Einführungsregelung zum Gleichstellungsgesetz zuständig.

Das Bundesgesetz und der kantonale Erlass sind nötig. Aber auch mit diesem Gesetz ist es noch ein langer Weg bis zur tatsächlichen Gleichstellung von Frau und Mann in der Gesellschaft. Eine über zweitausendjährige patriarchale Geschichte des Abendlandes lässt sich wohl durch einen bewussten Willen, aber nicht allein über ein einzelnes Gesetz verändern.

Zu den Anträgen der Grünen Fraktion. Ich persönlich begrüsse sie, vor allem jenen zu Paragraph 2 Absatz 1. Auch den Anträgen zu Paragraph 6 können wir zustimmen. Die SP-Fraktion stimmt dem Beschlussesentwurf mit den Änderungen der Justizkommission zu.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress, § 1

Angenommen

§ 2 Abs. 1

Antrag Justizkommission

In jeder Amtei besteht eine Schlichtungsstelle (Schlichtungsstelle für Gleichstellung von Frau und Mann). Sie wird vom Vorsteher bzw. von der Vorsteherin des Oberamtes geleitet; der Regierungsrat wählt eine Frau

bzw. einen Mann als weiteres Mitglied (Geschlechterparität). Das weitere Mitglied soll in der Regel nicht der kantonalen Verwaltung angehören. Das Oberamt besorgt das Sekretariat.

Antrag Grüne Fraktion

In jeder Amtei besteht eine Schlichtungsstelle aus dem jeweiligen Vorsteher oder der Vorsteherin des Oberamtes und einer Fachfrau oder einem Fachmann (Geschlechterparität). Das Oberamt besorgt das Sekretariat.

Marta Weiss. Unser Antrag ist ein salomonischer, er öffnet den Antrag des Regierungsrates, der nur einen Verwaltungsjuristen oder eine Juristin mit einbeziehen will – wir meinen nicht, es müsse eine zweite Person aus der Verwaltung sein –, indem wir präzisieren, was die Justizkommission beantragt: Wir meinen, die Person müsse über eine fachliche Befähigung verfügen. Es kann durchaus eine Juristin, ein Jurist sein, aber nicht verwaltungsbezogen, sondern von ausserhalb der Verwaltung; es könnte auch eine gewerkschaftlich tätige Person sein, oder, solange der Oberamtmann ein Mann ist, jemand von der Frauenzentrale. Mit dieser Öffnung wäre das Gremium ein Stück weit ein Fachgremium.

Rudolf Nebel, Präsident der Justizkommission. Namens der Kommission bitte ich Sie, den Antrag der Grünen Fraktion abzulehnen. Warum? Paragraph 2 gab in der Justizkommission längere Zeit zu reden, bis sie zu der vorliegenden Lösung kam. Beim Antrag der Grünen stellt sich die Frage, was ein Fachmann, eine Fachfrau sei. Das wird zu Interpretationen Anlass geben. Uns scheint, es müsse eine geeignete Person sein, und sie wird vom Regierungsrat gewählt. Ein zweiter Punkt: Die Schlichtungsstelle ist nicht ein Gericht, sondern soll zu schlichten versuchen, bevor die Sache vor Gericht kommt. Eine Schlichtungsstelle darf nicht einseitig zusammengesetzt sein, sie muss von beiden Parteien anerkannt sein. Extrempositionen sind deshalb für Schlichtungsstellen ungeeignet. Der Vorschlag der Justizkommission ist offen, er gibt Gewähr, dass die Regierung eine geeignete Person wählt.

Fatma Tekol. Ich bitte im Namen der SP-Fraktion und in meinem eigenen Namen, den Antrag der Grünen zu unterstützen. Die Präzisierung macht die Wahl für den Regierungsrat einfacher: Er weiss dann, auf welcher Linie er suchen muss.

Hans König, Präsident. Der Regierungsrat hat sich dem Antrag der Justizkommission in Paragraph 2 angeschlossen. Somit stelle ich den Antrag der Grünen dem Antrag der Justizkommission gegenüber.

Abstimmung

Für den Antrag Grüne Fraktion	27 Stimmen
Für den Antrag Justizkommission	94 Stimmen

§ 2 Abs. 2, § 3, § 4 Abs. 1–2	Angenommen
-------------------------------	------------

§ 4 Abs. 3

Antrag Justizkommission

Das Amtsgericht muss mit Mitgliedern beiderlei Geschlechts besetzt werden.

Abstimmung

Für den Antrag Justizkommission	Grosse Mehrheit
---------------------------------	-----------------

§ 5	Angenommen
-----	------------

§ 6 Abs. 1

Antrag Grüne Fraktion

Der Regierungsrat wählt eine Vermittlungskommission aus der Mitte der Kommission für Besoldungs- und Personalfragen. Die Vermittlungskommission besteht aus zwei Frauen und zwei Männern.

Marta Weiss. Auch da geht es um eine Präzisierung der bestehenden Fassung. Mit dem Gleichstellungsgebot sollten beide Blickwinkel sowohl gegen innen wie gegen aussen gleichermassen gewichtet werden. Es geht nicht um eine Einführung von Quoten über die Hintertüre, sondern um die Einsicht, dass die Gleichstellung auch gegen aussen repräsentiert sein sollte. Ich bitte Sie, dem Antrag zuzustimmen.

Abstimmung

Für den Antrag Grüne Fraktion	Minderheit
Für den Antrag Regierungsrat/Justizkommission	Grosse Mehrheit

§ 6 Abs. 2 (neu)

Antrag Grüne Fraktion

Die Leitung der Vermittlungskommission wird einer Frau übergeben.

Marta Weiss. Obwohl es wahrscheinlich verlorene Worte sind, verliere ich sie jetzt trotzdem. Das Gleichstellungsgesetz beruht darauf, dass Diskriminierungen Tatsachen sind, und zwar Diskriminierungen von Frauen, und ohne diese Tatsache bräuchte es das Gesetz nicht und müssten wir heute nicht darüber reden. Die Forderung, wonach eine Frau die Vermittlungskommission leiten solle, würde der Diskriminierung Gewicht geben in dem Sinn, dass die Frauenseite ein Stück weit stärker gewichtet wird. Zudem wäre es ein Mini-Förderprogramm, indem Frauen in leitende Positionen gehievt würden. Es sind also zwei Elemente, die für die Leitung einer Frau sprechen. Im übrigen schaut das eidgenössische Gleichstellungsbüro sehr darauf, dass bei diesen Vermittlungskommissionen Frauen die Leitung übernehmen, weil die Frauen sonst zu kurz kommen.

Yvonne Gasser. Es juckt mich. Als Frau muss ich sagen: Wir reden über eine Einführungsverordnung zum Gleichstellungsgesetz, und da gehört dieser Satz nicht hinein. Es steht ja nirgendwo, die Vermittlungskommission müsse von einem Mann geleitet werden. Ich finde es daneben, wenn man jetzt einen Satz einfügt, wonach die Leitung von einer Frau übernommen werden müsse. (Beifallsbezeugungen unter den Kantonsräten.)

Abstimmung

Für den Antrag Grüne Fraktion

Dagegen

Minderheit
Grosse Mehrheit

§§ 7–10

Angenommen

Kein Rückkommen

Schlussabstimmung

Für Annahme des Beschlussesentwurfs

Dagegen

Grosse Mehrheit
Einzelne Stimmen

Der bereinigte Kantonsratsbeschluss lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 71 Absatz 2 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 19. Dezember 1995 (RRB Nr. 3306), beschliesst:

I. Einleitung

§ 1.

Diese Verordnung bezeichnet die Behörden und regelt das Verfahren zur Durchführung des Bundesgesetzes vom 24. März 1995 über die Gleichstellung von Frau und Mann (Gleichstellungsgesetz, GIG).

II. Arbeitsverhältnisse nach Obligationenrecht

1. Schlichtung

§ 2. Schlichtungsstellen

¹In jeder Amtei besteht eine Schlichtungsstelle (Schlichtungsstelle für Gleichstellung von Frau und Mann). Sie wird vom Vorsteher oder von der Vorsteherin des Oberamtes geleitet; der Regierungsrat wählt eine Frau oder einen Mann als weiteres Mitglied (Geschlechterparität). Das weitere Mitglied soll in der Regel nicht der kantonalen Verwaltung angehören. Das Oberamt besorgt das Sekretariat.

²Die Schlichtungsstelle berät die Parteien und versucht, eine Einigung herbeizuführen.

§ 3. Schlichtungsverfahren

¹Das Begehren um Durchführung eines Schlichtungsverfahrens kann mündlich oder schriftlich gestellt werden.

²Zuständig ist wahlweise die Schlichtungsstelle des Wohnsitzes der beklagten Partei oder des Ortes des Betriebs oder Haushalts, für den der Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin Arbeit leistet.

³Die Parteien müssen zur Schlichtungsverhandlung persönlich erscheinen. Sie können einen Rechtsbeistand beiziehen.

⁴Das Schlichtungsverfahren ist kostenlos. Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.

2. Zivilrechtspflege

§ 4. Zuständiges Gericht

¹Streitigkeiten über Rechtsansprüche aus dem Gleichstellungsgesetz beurteilen die Arbeitsgerichte. Bis zu einem Streitwert von 8000 Franken ist der Präsident oder die Präsidentin des Arbeitsgerichtes zuständig.

²Eine Vermittlungsverhandlung vor Arbeitsgericht kann unterbleiben, wenn eine Schlichtungsverhandlung vor der Schlichtungsstelle stattgefunden hat.

³Das Arbeitsgericht muss mit Mitgliedern beiderlei Geschlechts besetzt werden.

§ 5. Gerichtliches Verfahren

¹Jede Partei kann einen Rechtsbeistand beiziehen oder sich von einer bevollmächtigten Person vertreten lassen. Zur Vermittlungsverhandlung müssen die Parteien persönlich erscheinen.

²Im übrigen gilt das Gesetz über die Arbeitsgerichte vom 20. Mai 1973.

III. Öffentlich-rechtliche Arbeitsverhältnisse

§ 6. Vermittlungskommission

¹Der Regierungsrat wählt eine Vermittlungskommission aus der Mitte der Kommission für Besoldungs- und Personalfragen. Die Vermittlungskommission besteht aus vier Mitgliedern beiderlei Geschlechts.

²Die Vermittlungskommission wird nach § 7 und § 9 dieser Verordnung tätig. Das Verfahren ist für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer kostenlos.

§ 7. Diskriminierung durch Verfügung

¹Wer von einer Diskriminierung durch eine Verfügung betroffen ist, kann die Rechtsansprüche nach dem Gleichstellungsgesetz mit Beschwerde geltend machen.

²Die Departemente können im Beschwerdeverfahren auf Antrag oder von Amtes wegen ein Gutachten der Vermittlungskommission einholen.

³Die Beschwerdeverfahren sind für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer kostenlos; ausgenommen sind Fälle von mutwilliger Prozessführung.

⁴Im übrigen richtet sich der Rechtsschutz nach dem Verwaltungsrechtspflegegesetz und nach dem Gesetz über die Gerichtsorganisation.

§ 8. Andere Diskriminierung

¹Wer von einer anderen Diskriminierung betroffen ist, kann den Erlass einer Verfügung verlangen.

²Für den Rechtsschutz gilt § 7.

§ 9. Verfahren der Gemeinden

¹Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von Gemeinden können, bevor sie nach § 8 den Erlass einer Verfügung verlangen, die Vermittlungskommission anrufen. Diese berät die Parteien und versucht, eine Einigung herbeizuführen.

²Die Gemeinden können eigene Vermittlungskommissionen einsetzen.

³Wird die kantonale Vermittlungskommission für eine Gemeinde tätig, so trägt die Gemeinde die Kosten.

⁴Den Gemeinden sind die kommunalen Anstalten und die Organisationen der interkommunalen Zusammenarbeit gleichgestellt.

IV. Schlussbestimmungen

§ 10.

¹Diese Verordnung unterliegt dem fakultativen Referendum.

²Sie tritt zusammen mit dem Gleichstellungsgesetz in Kraft.

Schluss der Sitzung um 11.55 Uhr