

# 1. Sitzung

Dienstag, 25. Februar 1997, 8.30 Uhr  
im Kantonsratssaal

Vorsitz: Josef Goetschi, Präsident  
Protokollführung: Fritz Brechbühl, Ratssekretär  
Redaktion: Gertrud Lutz Zaman, Bern

Anwesend sind 135 Mitglieder. Abwesend mit Entschuldigung: Ruedi Bürki, Rudolf Burri, Marina Gfeller, Cyrill Jeger, Stephan Jeker, Ruedi Nützi, Rudolf Sélébam, Markus Straumann, Marianne Würsch (9)

---

1/97

## **Eröffnungsansprache des Kantonsratspräsidenten**

*Josef Goetschi*, Präsident. Sehr geehrte Anwesende, ich heisse Sie alle zur ersten Session dieses Jahres, die zwei Tage dauern und zudem die letzte dieser Legislaturperiode sein wird, herzlich willkommen.

Sie, liebe Ratskolleginnen und Ratskollegen, haben mich am 11. Dezember 1996 zum Präsidenten für 1997 – ich hoffe, es sei für das ganze Jahr – gewählt. Für diese Ehre und das Vertrauen danke ich Ihnen bestens. Ich erachte diese Wahl auch als Anerkennung für meinen Wahlbezirk Thal und meine Heimat- und Wohn-gemeinde Laupersdorf. Ich will versuchen, meine präsidiale Aufgabe in Ihrem Sinn und nach meinem besten Vermögen auszuführen. Dabei bitte ich um Nachsicht, falls sich in der Sitzungsleitung manchmal ein Fehler einschleichen sollte, was ich auf jeden Fall vermeiden möchte.

Es ist für mich eine freudige Aufgabe, zu Sitzungsbeginn vorerst meinem Vorgänger, dem Kantonsratspräsi-denten des letzten Jahres Hans König, für seine Amtsführung den herzlichsten Dank des Parlaments auszu-sprechen. Du hast dies hervorragend gemacht, dafür hast du Achtung und Anerkennung verdient. Danken möchte ich auch Herrn Regierungsrat Thomas Wallner, welcher sein Landammannjahr 1996 in einem schwierigen Umfeld ebenfalls überzeugend meisterte. Ich gratuliere dem diesjährigen Landammann Rolf Ritschard mit den besten Wünschen zu seiner Wahl, ebenso Vize-Landammann Peter Hänggi. Bei dieser Gelegenheit danke ich dem Regierungsrat für die Blumen auf meinem Pult. Ich habe mich beim Landam-mann ebenfalls mit Blumen revanchiert. Ob Regierungsrat und Kantonsrat in diesem Jahr immer mit Blumen verkehren können, dürfte eher fraglich sein. Immerhin ist es unser beider Wunsch, unsere Debatten in einer korrekten Gesprächskultur zu führen, manchmal darf dies sicher auch blumig sein. Obwohl nun bereits na-hezu zwei Monate verflossen sind, wünsche ich Ihnen allen für das Jahr 1997 alles Gute und vor allem Ge-sundheit. Diese Wünsche richten sich auch an die gesamte Solothurner Bevölkerung, insbesondere an die kranken Mitmenschen und diejenigen, denen es im Moment wirtschaftlich und beruflich nicht so gut geht.

Wir tagen noch zwei Tage, und dann werden einige von uns das Pult gewollt oder ungewollt räumen. Es stehen Erneuerungswahlen an, und ein wesentlicher Teil des Parlaments wird ausgewechselt. Uns stehen in der letzten Session noch einige wichtige Geschäfte bevor, so die Strassenbauprojekte «Westtangente» und «zweiter Aareübergang in Olten», die über eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer finanziert werden sollen. Die Meinungen darüber werden auseinandergehen. Differenzen sind dazu da, um sie ausdiskutieren. Wir Parlamentarierinnen und Parlamentarier sind Vorbereiter und Wegbereiter für Vorlagen, die vor dem Volk

bestehen sollen. In letzter Zeit wurde aber bei Misserfolgen in den Volksabstimmungen kritisch festgestellt, der Kantonsrat habe trotz parlamentarischen Mehrheiten das Volk mit zu wenig Elan und Überzeugung geführt. Daher reicht die Parlamentsarbeit wohl nicht mehr, wir müssen vermehrt wieder an die Basis, damit das Volk gemäss Volksmund letztlich «immer recht hat». Der diesjährige Bundespräsident Arnold Koller hat dazu eine Aussage gemacht, die mich beeindruckte. Er meinte, dass wir wieder mehr Gegensteuer geben müssten, indem unsere politische Kultur eine Kultur des Dialogs sei und der Dialog Verständnis und Vertrauen schaffen müsse, auch innerhalb unserer Bürgerinnen und Bürger. Dies bedingt meiner Meinung nach, dass die verschiedenen politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Gruppierungen wieder vermehrt zusammensitzen. Wir müssen uns gegenseitig wieder ernster nehmen und vor allem positiver denken. Klar müssen wir unsere Vergangenheit aufarbeiten und Gerechtigkeit schaffen.

Kürzlich habe ich vom Zukunftsforscher Matthias Horx gelesen: «Die Schweizerinnen und Schweizer leben in einem sehr gut entwickelten Egoistensystem. Durch die permanente Geldzufuhr aus der ganzen Welt stellen sich ihnen bestimmte ökonomische Fragen nicht. Nun aber wird diese Gesellschaft mit Grenzen konfrontiert. Jüngere Menschen reagieren darauf, indem sie verstärkt Bindungs- und Freiheitskräfte verbinden. Zum Beispiel im Thema Freundschaft.»

Es stellen sich Fragen: Sind wir tatsächlich eine Ego-Gesellschaft geworden, welche keine Freundschaft mehr zulässt? Ist es so, dass wir uns auf Bewahrung und Abschottung ausrichten? Oder sind wir auch bereit, uns der Globalisierung und Öffnung zu verpflichten? Auch wir Solothurnerinnen und Solothurner sollten uns vermehrt wieder auf das Gesamtwohl besinnen und Eigeninteressen zurückstellen. Unser Kanton wurde wirtschaftlich schwer gebeutelt, man muss immer noch fast wöchentlich Hiobsbotschaften von Betriebschliessungen und Arbeitsplatzabbau und -verlusten zur Kenntnis nehmen. Über 7000 Arbeitslose sind es inzwischen, dies sind rund 6 Prozent. 6 Prozent zuviel! Ich fühle mit diesen betroffenen Mitmenschen, aber was sind Gefühle, wenn wir sonst nicht helfen können! Es ist eine unserer grossen zukünftigen Aufgaben, mitzuhelfen, dass von staatlicher Seite alles unternommen werden kann und wird, was zur Linderung dieser Problematik beiträgt. Regierung und Verwaltung zeigen sich äusserst flexibel und bemühen sich sehr, Lösungen bei der Arbeitslosenbekämpfung und bei der Unterstützung von Unternehmen anzubieten, damit Arbeitsplätze geschaffen und erhalten werden können. Ich anerkenne diese Leistungen und danke ihnen dafür. Als Kantonsratspräsident rufe ich allen Betroffenen zu, mit Mut und Zuversicht vorwärts zu schauen und die Hoffnung nicht aufzugeben. Resignation wäre das schlimmste. Wir hoffen mit ihnen, dass sich das wirtschaftliche Umfeld bald wieder bessern möge.

Ich schliesse mit einer chinesischen Weisheit: «Willst du im laufenden Jahr ein Ergebnis sehen, so säe Samenkörner. Willst du in zehn Jahren ein Ergebnis sehen, so setze Bäume. Willst du das ganze Leben lang ein Ergebnis sehen, so entwickle die Menschen.»

Damit erkläre ich Sitzung und Session als eröffnet. (Applaus.)

2/97

### **Mitteilungen des Kantonsratspräsidenten**

*Josef Goetschi*, Präsident. Das Geschäft 10/97 Verordnung über die Entschädigung der nebenamtlichen Fleischkontrolleure und Fleischkontrolleurinnen mit tierärztlicher Ausbildung ist vom Regierungsrat zurückgezogen worden und kann von der Tagesordnung gestrichen werden. Die beiden Vorstösse I 164/96 und I 140/96 können heute nicht behandelt werden, weil Kantonsrat Cyrill Jeger abwesend ist.

Am 11. Dezember 1996 verstarb alt Kantonsrat Hans Ulrich Kocher, Biberist. Er gehörte dem Rat als SP-Vertreter von 1969 bis 1973 und von 1974 bis 1985 an. Am 23. Dezember 1996 verstarb Kurt Studer, Langendorf. Er war als Vertreter der CVP von 1969 bis 1985 im Rat. Am 8. Januar 1997 verstarb infolge eines Arbeitsunfalles alt Kantonsrat Franz Sperisen, der dem Rat als CVP-Vertreter von 1973 bis 1985 angehörte. Alle drei Verstorbenen waren in den verschiedensten kantonsrätlichen Kommissionen aktiv. Ich danke ihnen dafür und entbiete den Angehörigen unsere innigste Anteilnahme. Am 21. Februar 1997 starb der Vater unseres Ratskollegen Markus Straumann, Hans Straumann, Obergösgen. Heute nacht verschied alt Regierungsrat Dr. Franz Josef Jeger, der Vater unseres Ratsmitglieds Cyrill Jeger, im Alter von 86 Jahren. Franz Josef Jeger gehörte dem Kantonsrat von 1937 bis 1949 und von 1951 bis 1961 an. Er war Mitglied verschiedener Kommissionen, so unter anderem der Justizkommission, den Kommissionen zur Vorberatung des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Strafgesetzbuch, zur Änderung des Steuergesetzes, des Finanzausgleichsgesetzes und der Gerichtsorganisation. 1960 wurde er zum zweiten Vizepräsidenten des Kantonsrats und 1961 zum ersten Vizepräsidenten gewählt. Im gleichen Jahr erfolgte die Wahl in den Regierungsrat; er war Vorsteher der Departemente Justiz, Polizei und Militär. In seine Regierungszeit fielen die grossen Gesetzeswerke der Justizgesetzgebung wie Gerichtsorganisationsgesetz, Zivil- und Strafprozessordnung,

Verwaltungsrechtspflegegesetz. In den Jahren 1964, 1968 und 1972 war er Landammann. Als weitere Tätigkeiten seien erwähnt: Mitglied der römisch-katholischen Synode, Vizepräsident 1950 bis 1957; Präsident der Diözesankonferenz des Bistums Basel; langjähriger CVP-Parteipräsident. Herr Jeger war ein grosser, verdienstvoller Politiker, ein vornehmer Magistrat und überlegener Staatsmann, der weit über seine Zeit hinaus dachte, nie im Alltagsgeschäft haften blieb und die solothurnische Politik ganz besonders prägte. Wir werden ihn in bester Erinnerung behalten. – Ich bitte alle Anwesenden im Saal, sich zu Ehren der Verstorbenen zu erheben. – Danke.

A 158/96

**Kleine Anfrage Thomas Schwaller: Stand der solothurnischen Richtplanung**

(Wortlaut der Kleinen Anfrage vom 29. Oktober 1996 siehe «Verhandlungen 1996», S. 629)

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates vom 11. Februar 1997 lautet:

1. Der kantonale Richtplan wird zur Zeit durch das Bau-Departement überarbeitet. Grundlage bildet die Vernehmlassung vom Frühjahr 1996 der Gemeinden, Regionalplanungsorganisationen, Nachbarkantone, Bundesstellen sowie weiteren Organisationen und Verbänden. Der überarbeitete Entwurf liegt bis Mitte April 1997 für das öffentliche Mitwirkungsverfahren vor.
2. Die Anregungen der verschiedenen Vernehmlasser waren teilweise gegenteilig. Alle Anregungen wurden erfasst und geprüft. Aufgrund des Rasters, der sich aus den Beratungen im Kantonsrat bzw. in der UMBAWIKO ergab, wurden im wesentlichen folgende Bereiche in der Überarbeitung berücksichtigt:
  - Aufbau und Umfang des Richtplanes wurden gestrafft
  - Die Beschlüsse wurden klarer und aussagekräftiger formuliert
  - Das Verfahren für Richtplanänderungen (Überarbeitung, Anpassung, Fortschreibung) wurde festgelegt
  - Der Stellenwert der Grundlagen (z.B. Kieskonzept, Steinbruchkonzept) zum Richtplan wurde geklärt
  - Die gesetzlich vorgeschriebenen raumbedeutsamen Abstimmungskategorien (Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung) wurden für die räumlich lokalisierbaren Vorhaben eingeführt
 Im übrigen verweisen wir auf den RRB Nr. 3001 vom 17. Dezember 1996.
3. Das weitere Terminprogramm sieht wie folgt aus:
 

• Frühjahr 1997 20. April – 20. Juni:	Öffentliches Mitwirkungsverfahren
• Sommer 1997 ca. Juli/August:	Erstellen des Mitwirkungsberichtes
• Herbst 1997 ca. September/Okttober:	Beschluss durch den Regierungsrat
4. Der kantonale Richtplan ist auf einem Bearbeitungsstand, bei dem alle Vorgaben vorliegen, die für die Zonenpläne (Ortsplanungsrevisionen) der Gemeinden wesentlich sind. Es wurde erst eine Ortsplanung vom Regierungsrat genehmigt, die den neuen gesetzlichen Anforderungen des kantonalen Planungs- und Baugesetzes entspricht. Sie steht im Einklang mit dem kantonalen Richtplan (Entwurf für das öffentliche Mitwirkungsverfahren). Zehn Vorprüfungen sind abgeschlossen. Dabei wurden in der Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung die Differenzen gegenüber dem kantonalen Richtplan bereinigt. Das Amt für Raumplanung sorgt dafür, dass zwischenzeitlich vorgeprüfte oder bereits öffentlich aufgelegene Zonenpläne dem kantonalen Richtplan nicht widersprechen. Der Regierungsrat stellt mit der Genehmigung der Pläne die Übereinstimmung mit dem Richtplan fest. Er leitet allenfalls die notwendigen Anpassungen ein.

A 165/96

**Kleine Anfrage Walter Husi: Spannkabel auf der Autobahn**

(Wortlaut der Kleinen Anfrage vom 29. Oktober 1996 siehe «Verhandlungen 1996», S. 632)

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates vom 21. Januar 1997 lautet:

Die Spannkabel im Mittelstreifen der Nationalstrasse N1 im Kanton Solothurn sind seit Mai 1967 im Betrieb (d.h. im Wasseramt 1 Jahr nach Verkehrseröffnung, im Gäu gleichzeitig mit der Verkehrseröffnung).

Dieses Rückhaltesystem hat die damaligen Anforderungen in Bezug auf Richtungstrennung, Verkehrsaufkommen und Rückhaltevermögen erfüllt; es entsprach dem Stand der Technik und hatte eine internationale Anerkennung. Aufgrund neuer Erkenntnisse wird das System neu nicht mehr installiert. Trotzdem sind die Anzahl und Schwere der Unfälle in absoluten Zahlen stabil und relativ zu den weiterhin zunehmenden Verkehrsmengen abnehmend (allgemein abnehmende Tendenz der Verkehrsunfälle).

1. Das Spannkabel als Mittelstreifen-Rückhaltesystem hat bei Streifkollisionen gute Dämpfungseigenschaften (beispielsweise verringert es die Gefahr eines Zurückkatapultierens eines aufprallenden Fahrzeuges und damit möglichen folgenden Sekundärkollisionen); Spannkabel sind aber bei mehr oder weniger frontalen Kollisionen weniger wirksam als Leitplanken. Bei Neuanlagen werden daher Spannkabel als Mittelstreifen-Rückhaltesystem nicht mehr angewandt.
2. Es ist vorgesehen, die Spannkabel auf den Autobahnen des Kantons Solothurn sukzessive zu ersetzen, und zwar jeweils zusammen mit einem grösseren Belägersersatz. Eine erste Strecke von ca. 2 km Länge ist im Bereich Oensingen West 1995 ersetzt worden.  
Der Ersatz der Spannkabel ist auch in andern Kantonen ein Thema; allerdings sind uns keine Termine bekannt.
3. Auf dem Nationalstrassennetz des Kantons Solothurn sind 24.5 km Mittelstreifen durch Spannkabel richtungstrennt.
4. Der Ersatz des Spannkabels ist im Zusammenhang mit ohnehin notwendigen Sanierungsarbeiten der Überholspuren vorgesehen. Dadurch werden keine zusätzlichen Verkehrsbehinderungen notwendig.  
Die Sanierungsetappen werden aufgrund der vom Bund jährlich zugeteilten Zahlungskredite und des Zustandes der Beläge festgelegt. Infolge der sehr prekären Finanzlage von Bund und Kanton und der gekürzten Subventionssätze wird sich der Ersatz des Spannkabels über mehrere Jahre erstrecken.
5. Wie in der Einleitung dargestellt, erfüllen die Spannkabel für einen Grossteil der Unfälle die an sie gestellten Anforderungen. Ein sofortiger Ersatz drängt sich daher nicht auf und würde zudem die innerhalb weniger Jahre fällig werdenden Sanierungen der Überholspuren teilweise sehr behindern und verteuern.  
Die absolute Anzahl der Unfälle mit Durchbrechungen des Spannkabels wie auch das Verhältnis zum täglichen Verkehrsaufkommen sind sehr gering.  
Ein sofortiger Ersatz der Spannkabel durch Leitplanken lässt sich somit nicht rechtfertigen.  
Wie der jüngste schwere Unfall (4 Tote) vom 26. Dezember 1996 auf der N1 bei Koppigen (zwischen Kriegstetten und Kirchberg) gezeigt hat, kann auch das modernste Mittelstreifen-Rückhaltesystem nicht jede Durchbrechung des Mittelstreifens verhindern. Der Aufprallwinkel auf die Mittelleitplanke war bei diesem Ereignis sehr ungünstig, weil das die Kollision verursachende Fahrzeug vorgängig die Randleitplanke am rechten Fahrbahnrand touchierte und anschliessend abgelenkt wurde.

200/96

### **Änderung des Gesetzes über die Gerichtsorganisation (Rechtsweggarantien)**

Es liegen vor:

- a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 9. Dezember 1996 (vgl. Beilage).
- b) Änderungsanträge der Justizkommission vom 6. Januar 1997 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrates.
- c) Zustimmung des Regierungsrates vom 13. Januar 1997 zu den Änderungsanträgen Justizkommission.

Eintretensfrage

*Rolf Kissling*, Sprecher der Justizkommission. Es handelt sich hier insofern um ein besonderes Geschäft, als praktisch die gleiche Vorlage vor nicht einmal einem halben Jahr vom Volk abgelehnt wurde. Dass man nach so kurzer Zeit mit der Vorlage nochmals vor das Volk will, ist nicht eine Zwängerei, sondern hat folgenden Hintergrund: Der Kern der Vorlage besteht aus einer Reihe von Gesetzesänderungen bezüglich der Möglichkeiten des Bürgers, in bestimmten Fällen an ein Gericht zu gelangen. Die vorgesehenen Gerichtsverfahren sind nicht eine Erfindung des Kantons Solothurn, sondern es handelt sich ausschliesslich um Verfahren, die wegen übergeordnetem Bundesrecht gezwungenermassen gewährleistet sein müssen. Es wird deshalb mit der vorgesehenen Änderung diverser Gesetze im Gerichtsorganisations- und Verfahrensbe- reich an sich nichts Neues geschaffen, vielmehr werden rechtsstaatlich bereits existierende Verfahrensmög-

lichkeiten am richtigen Ort, nämlich in den entsprechenden Organisations- und Verfahrensgesetzen, fixiert. Die Justizkommission ist wie der Regierungsrat überzeugt, dass die Vorlage im letzten Herbst nicht wegen dieser formalen Gesetzesänderungen abgelehnt wurde, sondern wegen der gleichzeitig vorgesehenen 10. Oberrichterstelle und der Teilbarkeit von Oberrichterstellen.

Die Kommission findet es deshalb richtig, dass man die aufgrund übergeordneten Rechts unumgänglichen formellen Gesetzesänderungen nochmals allein, ohne Begehren für eine zusätzliche Oberrichterstelle und ohne die Möglichkeit der Aufteilung von Oberrichterstellen, der Volksabstimmung unterbreitet. Abgesehen davon bleibt die vom Kantonsrat ja bereits behandelte und abgeseignete Vorlage nebst drei Ergänzungen unverändert. Die drei zusätzlichen Punkte sind folgende: Erstens. Im GO wird mit Paragraph 59 Absatz 1 Buchstabe c dem Umstand Rechnung getragen, dass gemäss BRB vom 17. Juni 1996 neu auch im öffentlichen Beschaffungswesen eine verwaltungsunabhängige kantonale Beschwerdeinstanz vorgesehen sein muss. Nach der vorgesehenen Bestimmung urteilt die kantonale Schätzungskommission abschliessend. Der zweite Punkt betrifft das in letzter Zeit wieder vermehrt diskutierte Thema der Unabhängigkeit der Gerichtsbehörden. Es ist im Kanton Solothurn möglich und üblich, dass nebenamtliche Richter und Gerichtsfunktionäre an den selben Gerichten als Anwälte auftreten. Die Problematik wurde in der Justizkommission schon verschiedentlich angesprochen. Die Kommission hat aber beschlossen, dieses heikle Thema ausserhalb der bereits vollbepackten Vorlage als separates Geschäft zu behandeln. Weil im Bereich Aktuariat und Sekretariat von Spezialverwaltungsgerichten immer wieder konkrete Probleme auftreten, erscheint jedoch die Einfügung des neuen Absatzes 5 von Paragraph 13 im Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen als richtig. Nach dieser neuen Bestimmung ist es Aktuaren und Sekretären von Spezialverwaltungsgerichten nicht mehr möglich, vor diesen Gerichten als Anwalt aufzutreten. Drittens. Da die Landwirtschaftliche Rekurskommission neu den Stellenwert eines vollwertigen Spezialverwaltungsgerichts erhält, werden für die Protokollführung dieselben Wählbarkeitsvoraussetzungen statuiert wie bei anderen Gerichten.

Der Antrag der Justizkommission zu dieser Vorlage enthält noch zwei kaum nennenswerte redaktionelle Änderungsanträge, die jedoch absolut keine materielle Auswirkung haben und ausschliesslich dem besseren Verständnis der entsprechenden Bestimmungen dienen. Der Regierungsrat stimmt diesen Änderungsanträgen zu. In Paragraph 59 Absatz 1 Buchstabe d GO soll der Ausdruck «Rodungsabgaben» ersetzt werden mit dem Begriff «Ersatz- und Ausgleichsabgaben». Warum? «Rodungsabgaben» ist ein Begriff, der im Waldgesetz gar nicht vorkommt; mit dem neugewählten Ausdruck hingegen ist im Sinne des Gesetzes eindeutig klar, was gemeint ist. Zum Änderungsantrag bezüglich Ziffer 3 Buchstabe b Schlussbestimmungen: Es hiess «dieses Gesetzes», was missverständlich war; deshalb der Antrag: «des vorliegenden Gesetzes».

Es liegt heute ausserdem noch ein Antrag der Regierung vor betreffend die Berichterstattung der Landwirtschaftlichen Rekurskommission. Die Justizkommission hatte keine Gelegenheit mehr, diesen Antrag zu behandeln. Ich erlaube mir jedoch, Ihnen diesen Antrag persönlich zur Annahme zu empfehlen. Dies aus folgendem Grund: Den vorbehandelnden Gremien ist offenbar infolge der Komplexität dieser Vorlage entgangen, dass die vorgesehene Berichterstattung der Landwirtschaftlichen Rekurskommission an den Kantonsrat systemwidrig ist. Die Landwirtschaftliche Rekurskommission ist kein letztinstanzliches kantonales Gericht, es ist analog vergleichbaren Spezialverwaltungsgerichten der Aufsicht des Obergerichts zu unterstellen. Das Obergericht seinerseits erstattet dem Kantonsrat alljährlich Bericht. Der Antrag der Regierung ist daher völlig berechtigt und ist zur Annahme zu empfehlen. Im übrigen beantragt die Justizkommission einstimmig Eintreten und Zustimmung.

*Rudolf Nebel.* Die CVP-Fraktion stimmt dieser Vorlage vollumfänglich zu. Auch wenn Abstimmungsergebnisse letztlich immer schwierig zu interpretieren sind, gehen wir doch davon aus, dass die letzte Vorlage wegen der zehnten Oberrichterstelle und der Möglichkeit der Aufteilung von Oberrichterstellen verworfen wurde. Auf alle Fälle möchten wir dem unbestrittenen Teil eine neue Chance geben. Die Frage der Belastung des Obergerichts kann später, wenn Erfahrungen und nicht nur Mutmassungen vorliegen, separat angegangen werden. Ungelöst und ein wenig unbefriedigend – das hängt aber nicht mit dieser Vorlage zusammen, sondern ist eine Grundsatzfrage – ist der Umstand, dass dem Volk eine Vorlage unterbreitet werden muss, die infolge höheren Rechts bereits angewandt wird. Der Inhalt muss aber aus Gründen der Rechtssicherheit in solothurnische Gefässe gebracht werden.

*Helen Gianola.* Am 22. September 1996 verwarf das Volk bekanntlich die Vorlage über die Rechtsweggarantien. Bereits 1974 ratifizierte die Schweiz die Europäische Menschenrechtskonvention. Bis 15. Februar 1997 müssen alle Kantone garantieren, dass sowohl öffentlich-rechtliche als auch zivilrechtliche Angelegenheiten am Gericht abschliessend behandelt werden können. Das ist bis anhin in unserem Kanton noch nicht garantiert. Es gibt heute insbesondere im öffentlichen Recht noch Verwaltungsentscheide, bei denen die letzte kantonale Instanz immer noch keine richterliche ist. Der Regierungsrat hatte zwar bereits im März 1993 im Einvernehmen mit dem Verwaltungsgericht festgelegt, dass regierungsrätliche Entscheide an das Verwaltungsgericht weitergezogen werden können. Die kantonale Gesetzgebung sieht das aber noch nicht vor. In der heutigen Vorlage geht es um nichts anderes als um die Anpassung kantonalen Rechts an die Europäische Menschenrechtskonvention und an das eidgenössische Recht. Gleichzeitig sollen aber auch einige Neuerungen im Sinn einer raschen Prozess erledigung eingeführt werden, was sehr sinnvoll ist. Entgegen der

Vorlage von 1996 wird in der heutigen Vorlage der Ausbau des Obergerichts und die Möglichkeit einer Stel-  
 lenteilung am Obergericht nicht mehr angestrebt.

Die FdP-Fraktion stellt sich voll und ganz hinter diese Vorlage. Wir finden es richtig, den Ausbau des Ober-  
 gerichtszugewandten, weil möglicherweise eine entsprechende Bestimmung die ganze Vorlage zu Fall brin-  
 gen könnte. Es geht hier um eine höchst juristische, komplizierte Materie, die für den Stimmbürger oft nur  
 schwer verständlich ist und deren Notwendigkeit und Nützlichkeit nicht ohne weiteres einsichtig ist. Es wird  
 inskünftig unsere Aufgabe sein, sie dem Stimmbürger verständlich zu machen und ihm zu erklären, dass er  
 inskünftig nicht weniger, sondern mehr Rechte haben wird.

*Evelyn Gmurczyk.* Gemäss der Europäischen Menschenrechtskonvention hat jede Person Anspruch darauf,  
 dass ihre Angelegenheit innerhalb einer angemessenen Frist angehört wird, und zwar von einem unabhängi-  
 gen und unparteiischen sowie auf einem Gesetz beruhenden Gericht. Bei dieser Vorlage handelt es sich  
 lediglich um Anpassungen und Änderungen geltenden Rechts. In diese Rechtssicherheit sind wir alle einge-  
 schlossen. Weder Bundesgesetz noch die EMRK noch diese Vorlage nehmen uns ein Recht oder Entschei-  
 dungsfreiheit weg, ganz im Gegenteil: mit dieser Vorlage geben wir ein weiteres Recht, nämlich das Recht  
 auf richterliches Gehör vor einem unparteiischen und unabhängigen Gericht. Die SP-Fraktion stimmt der  
 Vorlage zu und hofft, dass wir die Notwendigkeit dieser Anpassungen dem Volk genügend klar machen kön-  
 nen. Der Abstimmungstext muss denn auch entsprechend klar formuliert sein.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

#### Detailberatung

Titel und Ingress	Angenommen
I. Gesetz über die Gerichtsorganisation	
§§ 7, 15, 36, 49, 50	Angenommen
§ 59 Abs. 1 Bst. A–c und e	Angenommen
§ 59 Abs. 1 Bst. d Antrag Justizkommission Ersatz- und Ausgleichsabgaben nach § 5 des Waldgesetzes vom 29. Januar 1995;	Angenommen
§§ 59 <sup>ter</sup> , 91 <sup>bis</sup>	Angenommen
§ 105 (neu) Abs. 1 Bst. k <sup>bis</sup> Antrag Regierungsrat die Kantonale Landwirtschaftliche Rekurskommission	Angenommen
II. Änderung anderen Rechts	
A. Gesetz über die Delegation von Verwaltungsbefugnissen	
§ 7 <sup>bis</sup>	Angenommen
B. Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen	
§§ 13, 17, 61, 84	Angenommen
C. Gemeindegesetz	
§ 200	Angenommen
D. Gesetz über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches	
§§ 49, 50, 51, 52, 53, 230, 244 <sup>bis</sup> , 250, 289	Angenommen
E. Zivilprozessordnung	
§§ 224, 230, 244, 302	Angenommen

§ 305 Abs. 2 Satz 1 Antrag Redaktionskommission Gegen Urteile und Einredeentscheide des Obergerichts, welche ...	Angenommen
F. Planungs- und Baugesetz	
§§ 5, 17, 46, 69, 106	Angenommen
G. Gesetz über die Rechte am Wasser	
§§ 26, 54, 55, 56	Angenommen
H. Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen	
§ 2	Angenommen
I. Gesetz über die öffentliche Sozialhilfe	
§ 68	Angenommen
K. Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaues	
§ 2	Angenommen
L. Landwirtschaftsgesetz	
§§ 65, 66, 67 Abs. 1	Angenommen
§ 67 Abs. 3 Antrag Regierungsrat Absatz 3 wird nicht geändert	Angenommen
M. Waldgesetz	
§ 38	Angenommen
III. Aufhebung bisherigen Rechts	
Ziffern 1, 2	Angenommen
IV. Schlussbestimmungen	
Ziffern 1, 2 und 3 Bst. a	Angenommen
Ziffer 3 Bst. b Antrag Justizkommission die Änderungen von § 49 und § 53 des Gesetzes über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches sowie Ziffer III/2 des vorliegenden Gesetzes	
Angenommen	
Kein Rückkommen	
Schlussabstimmung Für Annahme des Beschlussesentwurfs	Grosse Mehrheit (Einstimmigkeit)

Der Bereinigte Kantonsratsbeschluss lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 71 Absatz 1, Artikel 87 Absatz 2 und Artikel 35 Absatz 2 der Kantonsverfassung, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 9. Dezember 1996, beschliesst:

I.

Das Gesetz über die Gerichtsorganisation (GO) vom 13. März 1977 wird wie folgt geändert:

§ 7. Absatz 2:

Litera a lautet neu:

- a) Schweizerisches Strafgesetzbuch (StGB) vom 21. Dezember 1937: Artikel 137 Ziffer 2 (unrechtmässige Aneignung), 141 (Sachentziehung), 144 Absatz 1 und 2 (Sachbeschädigung), 149 (Zechprellerei), 150 (Erschleichen einer Leistung) und 186 (Hausfriedensbruch);

Als litera d (neu) wird angefügt:

- d) Bundesgesetz über den Zivilschutz (ZSG) vom 17. Juni 1994 Artikel 66 Absatz 1.

§ 15. Absatz 1 litera b lautet neu:

<sup>1</sup>Das Amtsgericht beurteilt als Strafgericht in Dreierbesetzung:

- b) Verbrechen und Vergehen nach dem Schweizerischen Strafgesetzbuch (StGB), Artikel

- 116 (Kindstötung)
- 117 (fahrlässige Tötung)
- 138 Ziffer 2 (qualifizierte Veruntreuung)
- 139 Ziffern 2 und 3 (qualifizierter Diebstahl)
- 140 Ziffern 1 und 2 (Raub)
- 146 Absatz 2 (gewerbsmässiger Betrug)
- 147 Absatz 2 (gewerbsmässiger betrügerischer Missbrauch einer Datenverarbeitungsanlage)
- 148 Absatz 2 (gewerbsmässiger Check- und Kreditkartenmissbrauch)
- 156 Ziffer 2 (gewerbsmässige oder fortgesetzte Erpressung)
- 157 Ziffer 2 (gewerbsmässiger Wucher)
- 160 Ziffer 2 (gewerbsmässige Hehlerei)
- 189 Absatz 1 und 2 (nicht-qualifizierte sexuelle Nötigung)
- 190 Absatz 1 und 2 (nicht-qualifizierte Vergewaltigung)
- 221 Absätze 1 und 3 (nicht-qualifizierte Brandstiftung)
- 303 Ziffer 1 (falsche Anschuldigung);

§ 36. Absatz 1 lautet neu:

<sup>1</sup>Das Kriminalgericht beurteilt folgende Verbrechen nach StGB, Artikel

- 111 (vorsätzliche Tötung)
- 112 (Mord)
- 113 (Totschlag)
- 122 (schwere Körperverletzung)
- 127 (Aussetzung)
- 140 Ziffern 3 und 4 (qualifizierter Raub)
- 156 Ziffer 4 (besonders qualifizierte Erpressung)
- 221 Absatz 2 (qualifizierte Brandstiftung)
- ... (Rest von Absatz 1 unverändert)

§ 49.

Der Anfang und die literae a, e und f lauten:

Das Verwaltungsgericht beurteilt Beschwerden gegen Verfügungen und Entscheide:

- a) des Regierungsrates über

1. Kündigung definitiver Anstellungsverhältnisse, Nichtwiederwahlen und Entlassungen aus wichtigen Gründen;
2. Disziplinarstrafen nach Massgabe des Verantwortlichkeitsgesetzes;
3. Ausübung einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit;
4. Enteignungen, öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen und Nutzungen öffentlicher Sachen;
5. Nutzungspläne und andere für die Grundeigentümer verbindliche Pläne sowie zugehörige Vorschriften;
6. Angelegenheiten, in denen die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht zulässig ist;

- e) der Kantonalen Schätzungskommission; vorbehalten bleibt § 59 Absatz 1 litera c;

- f) der Kantonalen Landwirtschaftlichen Rekurskommission und anderer, mit verwaltungsrechtlichen Kompetenzen ausgestatteter Spezialkommissionen;

...

Litera a<sup>bis</sup> ist aufgehoben.

§ 50.

Absatz 1 Satz 2 lautet neu:

Vorbehalten bleibt § 49 litera a, ferner § 52 Absatz 1 des Gesetzes über die Einführung des ZGB vom 4. April 1954

Absatz 2 literae c, d und f lauten:

<sup>2</sup>Sie ist überdies nicht zulässig gegen Verfügungen der Departemente, der Oberamtmänner und der Gemeinden in folgenden Angelegenheiten:

- c) in Aufenthalts- und Niederlassungssachen, ausgenommen in Angelegenheiten, in denen die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht offensteht;
- d) im Nutzungsplan- und Landumlegungsverfahren sowie in bezug auf die Nutzung öffentlicher Sachen und die Unterschutzstellung nach der Gesetzgebung über den Natur- und Heimatschutz;
- f) in Personalangelegenheiten, ausgenommen Entscheide über Nichtwiederwahlen, Kündigung definitiver Anstellungsverhältnisse, Entlassung aus wichtigen Gründen, Rechtsansprüche aus dem Bundesgesetz über die Gleichstellung von Frau und Mann vom 24. März 1995 und Disziplinar massnahmen betreffend Gemeindepersonal;

§ 59. Absatz 1 lautet neu:

<sup>1</sup>Die Kantonale Schätzungskommission urteilt über

- a) Entschädigungen für Enteignungen und öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen;
- b) Beiträge und Gebühren der Grundeigentümer an öffentliche Anlagen;
- c) Beschwerden betreffend öffentliche Beschaffungen; diese Urteile sind endgültig;
- d) Ersatz und Ausgleichsabgaben nach § 5 des Waldgesetzes vom 29. Januar 1995
- e) weitere durch Gesetz oder Beschluss des Kantonsrates bezeichnete Gegenstände.

§ 59<sup>ter</sup> lautet neu:

Die Finanzausgleichsrekurskommission beurteilt als einzige Instanz Beschwerden gegen

- a) Entscheide im Rahmen des Einspracheverfahrens nach den §§ 82 - 84 des Finanzausgleichsgesetzes
- b) Verfügungen der Departemente über die Kostenverteilung unter Gemeinden, ausgenommen solche nach dem Planungs- und Baugesetz und dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Als § 91<sup>bis</sup> wird eingefügt:

Der Regierungsrat ist befugt, die Wahlen nach §§ 69 und 70 sowie §§ 79, 81 und 85 dieses Gesetzes an das kantonale Personalamt zu delegieren.

Titel (neu): Achter Titel<sup>bis</sup>: Wahlbehörde

In § 105 wird eingefügt:

<sup>1</sup> Unter der Aufsicht des Obergerichtes stehen:

...

k<sup>bis</sup>) die Kantonale Landwirtschaftliche Rekurskommission;

II.

Änderung anderen Rechts

A. Das Gesetz über die Delegation von Verwaltungsbefugnissen (DelG) vom 5. April 1981 wird wie folgt geändert:

Als § 7<sup>bis</sup> wird eingefügt:

Die Rückerstattung von Beiträgen, Subventionen und ähnlichen Leistungen des Staates wird vom zuständigen Departement verfügt. Gegen die Verfügung kann beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

Marginale: Rückerstattung von Beiträgen.

B. Das Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen (VRG) vom 15. November 1970 wird wie folgt geändert:

§ 13. Als Absatz 5 wird angefügt:

<sup>5</sup>Die Aktuare und Sekretäre von Spezialverwaltungsgerichten sowie ihre Stellvertreter werden als Parteivertreter in Verfahren im Zuständigkeitsbereich des Gerichts, dem sie angehören, nicht zugelassen.

§ 17. Als Absatz 2 wird angefügt:

<sup>2</sup>Gegen strafrechtliche Sanktionen kann beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

§ 61 lautet neu:

<sup>1</sup>Es findet ein Rechtsschriftenwechsel statt, der in der Regel auf Klage und Antwort beschränkt ist. Der Präsident oder Instruktionsrichter kann nach Einreichung der Antwort eine Replik und Duplik zulassen.

<sup>2</sup>Die Rechtsschriften müssen ein Rechtsbegehren und eine Begründung enthalten.

<sup>3</sup>Vor der Kantonalen Schätzungskommission findet in der Regel kein Rechtsschriftenwechsel statt.

§ 84.

Absatz 2 ist aufgehoben.

C. Das Gemeindegesetz (GG) vom 16. Februar 1992 wird wie folgt geändert:

§ 200. Absatz 1 lautet neu:

<sup>1</sup>Gegen Beschlüsse über Nichtwiederwahlen, die nicht von der Gemeindeversammlung, vom Gemeindeparlament oder an der Urne gefasst werden, gegen die Kündigung definitiver Anstellungsverhältnisse und die Entlassung aus wichtigen Gründen, gegen Beschlüsse über Rechtsansprüche aus dem Bundesgesetz über die Gleichstellung von Frau und Mann vom 24. März 1995 und gegen Disziplinar massnahmen kann beim Departement Beschwerde geführt werden.

Marginale: II. Beschwerden in besonderen Fällen

D. Das Gesetz über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (EG ZGB) vom 4. April 1954 wird wie folgt geändert:

§ 49 lautet neu:

<sup>1</sup>Die Aufsicht über Stiftungen wird vom zuständigen Departement ausgeübt.

<sup>2</sup>Das gleiche Departement führt auch die Aufsicht über die Vorsorgeeinrichtungen nach Artikel 48 des Bundesgesetzes über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge vom 25. Juni 1982 (BVG).

Marginale: A. Aufsicht Art. 84 ZGB, Art. 61 BVG I. Zuständigkeit

§ 50. Satz 2 lautet neu:

Die Aufsichtsbehörde kann Stiftungsorgane, die ihren Pflichten nicht nachkommen oder die sich ihren Anordnungen widersetzen, mit Verwaltungsbusse bis 2000 Franken belegen.

§ 51 lautet neu:

Gegen Verfügungen der Aufsichtsbehörde kann beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden, soweit Bundesrecht nichts anderes vorschreibt.

§ 52. In Absatz 1 wird als Satz 3 angefügt:

Gegen Entscheide des Regierungsrates kann beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

Absatz 2 lautet neu:

<sup>2</sup>Die Aufhebung der Stiftung erfolgt durch das Verwaltungsgericht, wenn der Zweck widerrechtlich oder unsittlich geworden ist.

Als Absatz 3 wird angefügt:

<sup>3</sup>Für Personalfürsorgestiftungen und Vorsorgeeinrichtungen ist das Bundesrecht vorbehalten.

§ 53. Absatz 2 Satz 3 lautet neu:

Für die übrigen öffentlich-rechtlichen Stiftungen ist die Aufsicht dem nach § 49 zuständigen Departement übertragen.

§ 230 lautet neu:

<sup>1</sup>Über das Enteignungsrecht beschliesst der Regierungsrat. Gegen den Beschluss kann beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

<sup>2</sup>Das zuständige Departement verfügt den Enteignungsbann. Er ist zu befristen.

Als § 244<sup>bis</sup> wird eingefügt:

Die Gebiete mit dauernden Bodenverschiebungen werden vom Regierungsrat bezeichnet.

Marginale: A<sup>bis</sup>. Dauernde Bodenverschiebungen Art. 660a ZGB

§ 250. Als Absatz 4 und 5 wird angefügt:

<sup>4</sup>Der Regierungsrat kann die Ausführung von Arbeiten der amtlichen Vermessung patentierten Ingenieur-Geometern und qualifizierten Vermessungsfachleuten übertragen.

<sup>5</sup>Der Nachführungsgeometer kann die Rechnung für Kosten und Kostenvorschuss für gesetzlich vorgeschriebene Arbeiten als Verfügung erlassen. Gegen die Verfügung kann beim zuständigen Departement Beschwerde erhoben werden. Rechtskräftige Verfügungen des Nachführungsgeometers stehen vollstreckbaren gerichtlichen Urteilen gleich; der Nachführungsgeometer kann hierfür das gesetzliche Pfandrecht nach § 283 litera a geltend machen.

§ 289 lautet neu:

Schuldbrief und Gült sind vom Amtschreiber zu unterzeichnen.

E. Die Zivilprozessordnung (ZPO) vom 11. September 1966 wird wie folgt geändert:

§ 224. Ziffer III lautet neu:

III. im Obligationenrecht:

- a) Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnis, soweit nicht das Arbeitsgericht zuständig ist (Art. 343 OR);
- b) Streitigkeiten aus Miete und nicht-landwirtschaftlicher Pacht (Art. 274f OR).

§ 230. Absatz 3 lautet neu:

<sup>3</sup>Gegen solche Verfügungen ist die Nichtigkeitsbeschwerde zulässig.

§ 244.

Litera p ist aufgehoben.

§ 302. Absatz 4 lautet neu:

<sup>4</sup>Das Obergericht kann auf Antrag oder von Amtes wegen eine mündliche Verhandlung anordnen.

§ 305. Absatz 2 Satz 1 lautet neu:

<sup>2</sup>Gegen Urteile und Einredeentscheide des Obergerichts, welche dieses als einzige kantonale Instanz gefällt hat, kann Nichtigkeitsbeschwerde erhoben werden, wenn ein wesentlicher Verfahrensgrundsatz verletzt worden ist.

F. Das Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 3. Dezember 1978 wird wie folgt geändert:

§ 5. Absatz 2 lautet neu:

<sup>2</sup>Gegen Verfügungen und Entscheide des Regierungsrates, die sich auf Nutzungspläne und andere für die Grundeigentümer verbindliche Pläne, auf Enteignungen, öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen und Nutzungen öffentlicher Sachen beziehen, kann beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

§ 17.

Absatz 2 ist aufgehoben.

§ 46. Als Absatz 2 und 3 wird angefügt:

<sup>2</sup>In einem Nutzungsplan oder in Nutzungsvorschriften kann für bestimmte Gebiete oder bestimmte Nutzungen ein Gestaltungsplan vorgeschrieben werden.

<sup>3</sup>Wo für ein Bauvorhaben ein Gestaltungsplan nötig ist, bestehen gegen die Verweigerung oder Ablehnung des Planes die gleichen Beschwerdemöglichkeiten wie gegen den Erlass des Planes.

§ 69 lautet neu:

Für das Verfahren gelten die Bestimmungen über Nutzungspläne der Einwohnergemeinden (§§ 15–21) mit folgenden Besonderheiten:

- a) das Bau-Departement legt die Pläne nach Anhören der interessierten Einwohnergemeinden in den Gemeinden und beim Departement auf;
- b) die Auflage ist im Amtsblatt und in ortsüblicher Weise zu publizieren;
- c) Einsprachen sind beim Bau-Departement einzureichen;
- d) über Einsprachen und die Genehmigung des Planes entscheidet der Regierungsrat.

Litera e ist aufgehoben.

§ 106. Als Absatz 3 wird angefügt:

<sup>3</sup>Bei Streitigkeiten über die Duldungspflicht entscheidet der Regierungsrat.

G. Das Gesetz über die Rechte am Wasser (WRG) vom 27. September 1959 wird wie folgt geändert:

§ 26.

Absatz 2 ist aufgehoben.

Absatz 3 lautet neu:

<sup>3</sup>Der Regierungsrat kann Einwohnergemeinden die Enteignung solcher Wasserversorgungen bewilligen, deren Inhaber den in § 29 Absatz 1 umschriebenen Verpflichtungen nicht nachkommen.

§ 54 lautet neu:

Der Rechtsschutz richtet sich, soweit nicht anderes bestimmt ist, nach den Gesetzen über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen und über die Gerichtsorganisation.

Marginale: II. Rechtsschutz und Strafbestimmungen; 1. im allgemeinen

§ 55.

In Ziffer 2 wird "Obergericht" durch "Verwaltungsgericht" ersetzt.

Ziffer 3 lautet:

3. Das Verwaltungsgericht im Klageverfahren bei Streitigkeiten zwischen dem Beliehenen und der Verleihungsbehörde über die aus dem Verleihungsverhältnis entspringenden Rechte und Pflichten.

§ 56 lautet neu:

<sup>1</sup>Verfügungen und Entscheide der Departemente können an das Verwaltungsgericht weitergezogen werden, sofern nicht die Beschwerde an den Regierungsrat gegeben ist.

<sup>2</sup>Gegen Verfügungen und Entscheide des Regierungsrates, die sich auf Enteignungen, öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen, Nutzungen öffentlicher Sachen oder Pläne, die für die Grundeigentümer verbindlich sind, beziehen, kann beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

Marginale: 3. Verwaltungsgerichtsbeschwerde.

H. Das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 26. März 1961 wird wie folgt geändert:

§ 2. Absatz 2 lautet neu:

<sup>2</sup>Das Bau-Departement verfügt in den in diesem Gesetz genannten Fällen. Gegen seine Verfügungen kann beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

I. Das Gesetz über die öffentliche Sozialhilfe vom 2. Juli 1989 wird wie folgt geändert:

§ 68. In Absatz 2 wird als Satz 2 angefügt:

Gegen Verfügungen über den Lastenausgleich kann innert der gleichen Frist Beschwerde bei der Finanzausgleichsrekurskommission erhoben werden.

K. Das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaues vom 26. Juni 1966 wird wie folgt geändert:

§ 2. Absatz 3 lautet neu:

<sup>3</sup>Gegen die Verfügungen des Bau-Departementes kann beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

Absatz 4 ist aufgehoben.

L. Das Landwirtschaftsgesetz (LG) vom 4. Dezember 1994 wird wie folgt geändert:

§ 65. Absatz 1 und 2 lauten neu:

<sup>1</sup>Verfügungen in Ausführung des Gesetzes werden, sofern dieses oder seine Ausführungsbestimmungen nichts anderes vorschreiben, vom zuständigen Departement erlassen.

<sup>2</sup>Ist eine nachgeordnete Amtsstelle oder eine mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattete Organisation zuständig, ist die Verwaltungsbeschwerde an das zuständige Departement gegeben, sofern die Spezialgesetzgebung nichts anderes vorschreibt.

§ 66. Absatz 1 lautet neu:

<sup>1</sup>Die Kantonale Landwirtschaftliche Rekurskommission beurteilt Beschwerden gegen:

a) Verfügungen kantonaler Schätzungsstellen und Schätzungsexperten nach diesem Gesetz und den Vollzugsbestimmungen dazu;

- b) Einspracheentscheide der Schätzungskommission von Bodenverbesserungs-Genossenschaften, ausgenommen Entscheide über die Neuzuteilung;
- c) Verfügungen der Landwirtschaftlichen Kreditkasse.

Marginale zu § 66: Kantonale Landwirtschaftliche Rekurskommission,  
a) Zuständigkeiten

§ 67.

Absatz 1: Satz 3 ist aufgehoben.

Als Absatz 1<sup>bis</sup> wird eingefügt:

1<sup>bis</sup>Der Regierungsrat wählt den Sekretär oder die Sekretärin und eine Stellvertretung. Wahlerfordernis ist das solothurnische Gerichtsschreiberpatent oder eine abgeschlossene juristische Ausbildung an einer schweizerischen Hochschule.

Marginale: b) Organisation.

M. Das Waldgesetz vom 29. Januar 1995 wird wie folgt geändert:

§ 38.

Absatz 2 ist aufgehoben.

III.

Aufhebung bisherigen Rechts

1. Das Gesetz betreffend die Organisation des Bau-, Forst- und Katasterwesens vom 15. Dezember 1907 ist aufgehoben.
2. Die provisorische Regelung zur Einführung des Bundesgesetzes über die berufliche Vorsorge, vom 15. Juli 1983, ist aufgehoben.

IV.

Schlussbestimmungen

1. Dieses Gesetz unterliegt der Volksabstimmung.
2. Es tritt, unter Vorbehalt von Ziffer 3, am 1. Juli 1997 in Kraft.
3. Auf einen vom Regierungsrat zu bestimmenden Zeitpunkt treten in Kraft:
  - a) § 13 Absatz 5 des Gesetzes über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen;
  - b) die Änderungen von § 49 und § 53 des Gesetzes über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches sowie Ziffer III / 2 des vorliegenden Gesetzes.

208/96

### **Bericht zur Verbesserung der finanziellen Lage der kantonalen Pensionskasse Solothurn**

Es liegen vor:

- a) Botschaft und Entwurf der Verwaltungskommission an den Kantonsrat vom 19. Dezember 1996, der Beschlussesentwurf lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, nach Kenntnisnahme von Bericht und Entwurf der Verwaltungskommission der Kantonalen Pensionskasse Solothurn vom 19. Dezember 1996 sowie vom Bericht des Experten für berufliche Vorsorge der Kantonalen Pensionskasse Solothurn vom 9. Dezember 1996 zur Verbesserung der finanziellen Lage der Kantonalen Pensionskasse Solothurn, beschliesst:

1. Vom Bericht der Verwaltungskommission vom 19. Dezember 1996 zur Verbesserung der finanziellen Lage der Kantonalen Pensionskasse Solothurn wird Kenntnis genommen.

2. Von den geplanten Arbeiten der Verwaltungskommission zur Verbesserung der finanziellen Lage der Kantonalen Pensionskasse (Anstreben eines hundertprozentigen Deckungsgrades sowie Stabilisierung der Beiträge) wird Kenntnis genommen.
  3. Die Verwaltungskommission wird beauftragt, Ende 1997 einen Zwischenbericht vorzulegen, sofern die Arbeiten zur Verbesserung der finanziellen Lage und zur Überprüfung der Führungs- und Aufsichtsstrukturen der Kantonalen Pensionskasse Solothurn noch nicht abgeschlossen sind.
  4. Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.
- b) Zustimmender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 28. Januar 1997 zum Beschlussesentwurf der Verwaltungskommission.
- c) Zustimmender Antrag der Finanzkommission vom 12. Februar 1997 zum Beschlussesentwurf der Verwaltungskommission.

#### Eintretensfrage

*Bernhard Stöckli*, Sprecher der Geschäftsprüfungskommission. Es handelt sich hier um eine Vorlage, die sowohl von der Finanzkommission wie von der Geschäftsprüfungskommission vorberaten wurde. Die Finanzkommission nahm vom vorliegenden Bericht Kenntnis und verzichtet auf einen Kommentar.

Ausgangspunkt war die Motion der GPK, die ein Optimierungskonzept verlangte. Der Kantonsrat stimmte diesem Anliegen am 15. Mai 1996 in Form eines Postulats zu. Nun liegt eine Art Zwischenbericht vor, den wir zur Kenntnis nehmen sollen. Tun wir dies, so sind Verwaltungskommission und Experte wieder in der Lage, am Problem weiterzuarbeiten und uns frühestens Ende 1997 eine definitive Vorlage oder mindestens wieder einen Zwischenbericht zu unterbreiten.

Per 31. Dezember 1996 wurde über die kantonale Pensionskasse ein versicherungstechnisches Gutachten erstellt. Das Resultat steht auf Seite 7 der Vorlage; ich verzichte deshalb auf die Erläuterung von Details. Wichtig zu wissen ist, dass es sich beim Fehlbetrag von 564 Mio. Franken um Altlasten handelt, die abgebaut werden müssen. Denn dieser versicherungstechnische Fehlbetrag erhöht sich jährlich um den fehlenden Zins auf diesem Fehlbetrag; in den Jahren 1993 bis 1995 wuchs er um rund 50 Mio. Franken an. Bei dieser Gelegenheit darf aber auch erwähnt werden, dass die Kasse seit 1993 sauber finanziert wird.

Zwei Probleme belasten die Kasse ganz besonders. Erstens die Abweichung der Sterblichkeit unter den Rentenbezügern von der angenommenen Norm, das heisst, es sterben weniger Versicherte in einer gewissen Zeitspanne, als ursprünglich angenommen wurde. Das bedeutet, dass die Versicherten länger eine Rente beziehen und keine Beiträge mehr leisten. Das zweite Problem ist die Teuerung, die in einem sogenannten Umlageverfahren finanziert werden muss, während für die Rentenleistungen das Beitragsprimat gilt. Mit der vom Kantonsrat am 11. September 1996 genehmigten Statutenrevision konnte man erste Korrekturen vornehmen; diese reichen aber bei weitem nicht aus, um eine Sanierung zu erreichen. Die Verwaltungskommission und der Experte werden uns im nächsten Bericht aufzeigen, wie ein Deckungsgrad von gegen 100 Prozent innert 24 Jahren – dies ist in etwa eine Generation – erreicht werden kann und mit welchen finanziellen Mitteln gerechnet werden muss. In diesem Zusammenhang werden auch ein paar brisante politische Fragen zu klären sein, wie zum Beispiel die Verteilung der Beiträge oder Leistungsveränderungen. Auch die Änderungen betreffend Führungs- und Aufsichtsfunktion werden erst im nächsten Bericht behandelt.

Die GPK und die FIKO nahmen vom Bericht Kenntnis und beantragen Ihnen, darauf einzutreten und dem Beschlussesentwurf zuzustimmen. Die CVP-Fraktion schliesst sich diesem Antrag an.

*Christian Wanner*, Vorsteher Finanz-Departement. Herr Stöckli hat bereits das Wichtigste gesagt, ich möchte aber doch noch zwei, drei Überlegungen anstellen.

Vor allem bedingt durch die Ereignisse um die eidgenössische Versicherungskasse ist das öffentliche Interesse für den Zustand der öffentlichen Pensionskassen in der Schweiz gewachsen. Ich finde das richtig, denn es geht, wie Sie bereits hörten, um sehr grosse Summen, und es lässt sich nicht bestreiten, dass, wie überall, auch im Bereich der öffentlichen Pensionskassen und deren Anlagepolitik Risiken bestehen, die sich allerdings eingrenzen und quantifizieren lassen. Die Finanzierung der solothurnischen Pensionskasse ist seriös, das kann ich im Namen der Regierung sagen. Zurzeit beträgt der Deckungsgrad rund 69 Prozent, was sich im Quervergleich mit anderen Pensionskassen durchaus sehen lässt. Man kann wohl darüber philosophieren, ob ein Deckungsgrad von 100 Prozent richtig sei oder nicht oder ob allenfalls auch ein tieferer Deckungsgrad genügt. Richtig ist vermutlich, den Deckungsgrad zu verbessern. Ich möchte aber gleichzeitig vor Illusionen warnen: Das ist nicht so einfach. Es gibt verschiedene Wege, die nicht nur nach Rom, sondern auch zum Ziel führen. Der radikalste Weg bestünde darin, dass der Kanton zusammen mit den Arbeitgebern der Anschlussmitglieder 570 Mio. Franken auf einmal auf den Tisch legen würde. Das hiesse für den Kanton, da wir bekanntlich 60 Prozent bezahlen, über 300 Mio. Franken. Dass dies eine Illusion, eine Utopie ist, brauche ich wohl nicht speziell zu erklären. Ein anderer Weg führt über die Anlagepolitik. Geht man, wie in

Modellrechnungen geschehen, von einer Durchschnittsrendite von ungefähr 5,2 Prozent der Anlagen aus, wäre es ebenfalls innerhalb von 24 Jahren möglich, einen Deckungsgrad von 100 Prozent zu erreichen. Das hat aber auch eine Kehrseite: Je höhere Renditen angestrebt werden, desto höher sind die Risiken. Selbstverständlich haben wir Anlagevorschriften, die korrekt eingehalten werden. Ich möchte aber auch hier vor zuviel Risikobereitschaft warnen, weil die momentane Börsenhausse sich wieder ins Gegenteil verkehren kann. Wir werden auch künftig den sicheren Weg gehen, indem wir versuchen, den Deckungsgrad mit der Anlagepolitik und mit anderen Massnahmen ansteigen zu lassen. Im übrigen zeigte die Statutenrevision 1996 bereits einen massgebenden Sanierungseffekt. Darauf will ich im einzelnen nicht eingehen. Nur soviel: Die für 1997 in Kraft gesetzten Massnahmen werden eindeutig dazu beitragen, dass der Deckungsgrad sukzessive ansteigen wird.

Zum weiteren Vorgehen: Die Verwaltungskommission – das paritätische Organ nach BVG – wird die Arbeiten mit hoher Dringlichkeit weiterführen. Wir werden die Frage der Aufsichtsstrukturen zusammen mit denjenigen, die wir nach den Forderungen des PUK-Berichts ohnehin durchführen müssen, koordinieren, auch im Bereich der Pensionskasse. Besonders wichtig scheint mir, die bevorstehenden Massnahmen im Konsens mit den Sozialpartnern zu erreichen. Bis jetzt ist uns dies gelungen, und ich habe guten Grund zur Annahme, der Konsens lasse sich weiterführen.

Namentlich der Kanton als Arbeitgeber muss daran interessiert sein, die Arbeiten zügig weiterzuführen, weil sich die Verhältnisse eindeutig zu Lasten des Arbeitgebers entwickeln, wenn es uns nicht gelingt, in vernünftiger Zeit Gegensteuer zu geben.

*Rosmarie Châtelain.* Als Mitunterzeichnerin des damaligen Postulats bin ich vom ersten Teil des Postulatsvollzugs befriedigt. Mir leuchten mittlerweile zwei Dinge ein. Erstens. Im Gegensatz zu einer privatrechtlichen Pensionskasse braucht es bei einer öffentlich-rechtlichen Kasse nicht zwingend einen Deckungsgrad von 100 Prozent. Aufgrund der staatsrechtlichen Struktur ist nicht anzunehmen, dass der Kanton Solothurn von heute auf morgen Konkurs geht. Wesentlich scheint mir aber, dass der heutige Deckungsgrad von rund 69 Prozent nicht mehr unterschritten, sondern sukzessive und sanft erhöht wird. Sanft deshalb, weil wir nicht nur die Arbeitgeberseite im Auge behalten dürfen: Auch den Mitarbeitenden ist es heutzutage nicht mehr zumutbar, weitere Lohnprozente für die Pensionskasse aufzubringen. Oder aber, wenn schon Lohnprozente, dann müsste man sich überlegen, ob diese nicht besser für eine zukünftige soziale Krankenkasse reserviert werden sollten. Zweitens. Tatsächlich muss die automatische Anpassung der Renten an die Teuerung neu geprüft werden. Auch einem Laien ist es einsichtig, dass man den Rentnerinnen und Rentnern auf die Dauer kaum mehr den automatischen Teuerungsausgleich gewähren kann, während gleichzeitig den aktiven einzahlenden Mitarbeitenden der Teuerungsausgleich seit Jahren verwehrt wird.

Eine Bemerkung zur Frage der Aufsicht. Diese Problematik hat aufgrund der Staatsgarantie gegenüber der Pensionskasse, die immer noch sehr unklar und von zentraler Bedeutung ist, nicht zuletzt zum GPK-Postulat geführt. Die vorliegende Antwort vermag in dieser Hinsicht nicht zu befriedigen. Wir warten jetzt gespannt auf den zweiten Teil des Berichts, der gegen Ende Jahr vorliegen soll. Die SP-Fraktion stimmt dem vorliegenden Beschlussesentwurf zu.

*Marta Weiss.* Wir nehmen zum vorliegenden Bericht materiell nicht Stellung, nur soviel: Bei einem Zeithorizont von 24 Jahren braucht man sich wahrscheinlich noch nicht zu überlegen, ob eine zweite und dritte Säule für die Altersvorsorge sinnvoll sei oder ob es sinnvollere Lösungen gäbe. Eine Anregung an die Adresse der Pensionskasse und auch im Hinblick auf die zukünftige Vorlage: Wir wären sehr froh, wenn solche Berichte kundenfreundlicher präsentiert werden könnten. Das hiesse, die bestehenden Probleme anschaulicher darzustellen, damit nicht nur die Experten die Sache begreifen. Ähnliches gilt für die Vorstellung der jeweiligen Statutenrevisionen: Die Leute, um die es eigentlich geht, verlassen die entsprechenden Veranstaltungen meist, ohne die Sache wirklich begriffen zu haben. Auch die Briefpost, die ich von der Pensionskasse erhalte, wirkt nicht sehr transparent. Für die Vorlage wünschen wir uns Fallbeispiele zu den einzelnen Massnahmen, aufgrund derer die Auswirkungen klar ersichtlich sind.

*Hans-Ruedi Wüthrich.* Die FdP-Fraktion schliesst sich den Erläuterungen und Erklärungen des GPK-Sprechers an und ist für Zustimmung zum Bericht. Im weiteren danken wir der GPK, dass sie in dieser Angelegenheit die Initiative ergriffen und die Sache auf einen guten Weg gebracht hat. Das Ziel, die Kasse in 24 Jahren zu sanieren, ist sehr ambitiös. Aber mit dem im Bericht vorgelegten Bündel von Massnahmen sollte dies im Bereich des Möglichen liegen. Es wird manchen kleinen Schritt brauchen, aber wir sind auf dem richtigen Weg.

*Christian Wanner,* Vorsteher Finanz-Departement. Frau Châtelain hat eine sehr wichtige Frage aufgeworfen; ich verstehe gut, dass man mit der Antwort noch nicht zu 100 Prozent zufrieden ist. Die Pensionskasse hat sehr komplizierte Entscheidungsstrukturen – Kantonsrat, Verwaltungskommission, Anlageausschuss, Delegiertenversammlung der Pensionskasse und Regierungsrat. Allerdings kann die Aufsicht der Pensionskasse nicht mit derjenigen der ehemaligen Kantonalbank gleichgesetzt werden. Frau Châtelain hat das auch nicht so gemeint. Wir werden im Bereich Aufsicht und Führungsstrukturen Massnahmen vorschlagen.

Frau Weiss, wir gingen davon aus, dass, wenn der Regierungsrat es begreift, dies allgemein der Fall sein sollte. Ich nehme Ihre Anregung gerne zur Kenntnis.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress, Ziffern 1–4

Angenommen

Kein Rückkommen

Schlussabstimmung

Für Annahme des Beschlussesentwurfs

Grosse Mehrheit (Einstimmigkeit)

5/97

### Entlastung Region Olten

Es liegen vor:

a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 7. Januar 1997, der Beschlussesentwurf lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 9 des Gesetzes über Bau und Unterhalt der Strassen vom 2. Dezember 1928, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Antrag des Regierungsrates vom 7. Januar 1997 (RRB Nr. 47), beschliesst:

1. Das Projekt «Entlastung Region Olten», bestehend aus:

- Entlastungsstrasse Olten-West (2. Aareübergang in Olten, Fortsetzung bis Wangen und Anbindung an die T5)
  - Entlastungsstrasse Wangen von der Gemeindegrenze in Olten bis zum Zusammenschluss mit der T5 an der Gemeindegrenze Rickenbach
  - Flankierende Massnahmen auf den Kantonsstrassen in Wangen und Olten
  - Umbau der bestehenden T5 in Hägendorf und Rickenbach, Olten/Ost und Starrkirch-Wil
  - Umbau der bestehenden T2 in Olten
  - Umbau der Ortsdurchfahrten Kleinwangen und Winznau
- wird genehmigt.

2. Die Kosten des Kantons werden aus dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuern finanziert. Der Kantonsrat bewilligt die notwendigen Objektkredite.

3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses und der Umsetzung der übrigen Massnahmen gemäss Verkehrsrichtplan Olten-Gösgen-Gäu beauftragt.

b) Änderungsantrag der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 24. Januar 1997 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrates.

c) Stellungnahme des Regierungsrates vom 11. Februar 1997 zu den Anträgen der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission.

d) Ablehnung der Anträge der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission durch die Finanzkommission vom 12. Februar 1997 zugunsten der regierungsrätlichen Anträge zu den Ziffern 2 und 3; im übrigen Zustimmung zum Beschlussesentwurf des Regierungsrates.

Eintretensfrage

*Georg Hasenfratz*, Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Die beiden Verkehrsprojekte Entlastung Region Olten und Entlastung Solothurn West basieren auf der angebotsorientierten Verkehrsplanung und umfassen mehrere Elemente. In der Region Olten sind das die Entlastungsstrassen in Wangen und Olten mit einem zusätzlichen Aareübergang. Zudem sind Umbau- und Rückbaumassnahmen auf kantonalen bzw. auf den alten Verkehrsachsen sowie flankierende Massnahmen auf kommunalen Strassen vorge-

sehen. Beide Verkehrsprojekte beruhen auf einem Gesamtkonzept. Das heisst, die Elemente, die ich genannt habe, sind integrierender Bestandteil eines Gesamtpaketes, und die vorgeschlagenen Verkehrsprojekte machen nur Sinn, wenn sie gesamthaft als Paket realisiert werden – mit Neubaustrecken, mit Umleitungen und flankierenden Massnahmen. Das geht auch klar aus den beiden Botschaften hervor.

Das Projekt Entlastung Region Olten beinhaltet eine Verkehrsumlenkung und gleichzeitig eine Entlastung der jetzt belasteten Gebiete und Strassenzüge. Es bringt eine Verkehrsberuhigung und eine Aufwertung der Oltnen Innenstadt und der betroffenen angrenzenden Gemeinden. Weiter werden durch die Verkehrsentslastung und -umleitung bessere Bedingungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr geschaffen. Durch Umbau und flankierende Massnahmen wird in der Stadt auch der Fussgänger- und Veloverkehr gefördert. Gleichzeitig muss durch geeignete Massnahmen sichergestellt werden, dass sich der Verkehr ab der Entlastungsstrasse nach der neuen Aarebrücke nicht ins Quartier Säli ergiesst. Schliesslich bringt das Projekt auch eine nötige und sinnvolle Erschliessung des Gewerbegebietes zwischen Bahn und Dünern.

In den Diskussionen in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission wurde insbesondere der Charakter der Gesamtverkehrslösung thematisiert. Man stellte fest, es gehe nicht einfach um neue Strassen, sondern um ein Gleichgewicht von Neubau-, Umbau- und Rückbaumassnahmen, die zusammen eine sinnvolle Verkehrslösung abgeben. Um den Charakter einer Gesamtlösung zu unterstreichen und auch verbindlich festzunageln, brachte die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission einen Zusatz zum Beschlussesentwurf ein, und zwar ohne Gegenstimme bei einer Enthaltung. Gemäss diesem Zusatz müssen, bevor mit dem Bau der neuen Entlastungsstrasse begonnen wird, zuerst die Umbau- und die flankierenden Massnahmen auf kantonalen und kommunalen Strassen rechtlich verbindlich festgelegt und finanziell abgesichert sein. So war es immer gedacht, jetzt ist es auch im Beschlussesentwurf festgehalten. Nach Auskunft der Verkehrsfachleute in der Verwaltung verzögert dieser Passus die Realisierung des Verkehrsprojekts nicht. Bereits jetzt ist man daran, gewisse Umbaumassnahmen zu realisieren.

Der Antrag hat zwei Ziele. Erstens wird verhindert, dass unsere Nachfolger im Kantonsrat oder irgendwelche Einsprecher das Paket wieder auseinandernehmen können. Das Paket ist jetzt nicht nur geschnürt, es ist sozusagen geschweisst. Zweitens bildet der Zusatz ein wichtiges Element für die Volksabstimmung. Insbesondere im linken Lager besteht eine grosse Skepsis gegenüber diesen Verkehrsvorlagen. Mit dem Zusatz kann die nötige Sicherheit gegeben werden, dass es nicht nur um neue Strassen und um einen Aareübergang geht, sondern auch um weitere flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und für mehr Lebensqualität.

Eine zweite Sicherung ist im Vollzug eingebaut. Die beschlossenen Massnahmen und alle Teile der Verkehrsprojekte müssen realisiert werden, und zwar spätestens fünf Jahre nach Eröffnung der Entlastungsstrasse. Nach Auskunft des Verkehrsingenieurs ist auch das kein Problem. Viele Massnahmen werden notwendigerweise schon vorher realisiert.

Finanziert wird der Kantonsanteil am Projekt mit einer 20prozentigen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer. Das Verkehrsprojekt Entlastung Olten und Entlastung West in Solothurn ist an diese Erhöhung gekoppelt, das heisst, es kann nur realisiert werden, wenn diese Erhöhung kommt und, falls das fakultative Referendum ergriffen wird, in der Abstimmung auch beschlossen wird. Die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission stimmte dem modifizierten Antrag einstimmig bei einer Enthaltung zu. Der Regierungsrat formulierte unseren Zusatz etwas um; inhaltlich blieb er aber unverändert. Deshalb kann ich im Namen der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission unseren Zusatzantrag zugunsten des neuen regierungsrätlichen Antrags zurückziehen. Eine Präzisierung ist allerdings noch nötig, weil Regierungs- und FIKO-Antrag nicht ganz übereinstimmen: In Ziffer 2 Satz 3 heisst es: «wenn die jeweiligen Massnahmen auf den Kantons- und Gemeindestrassen...» Gemeint ist «die jeweiligen Umbau- und flankierenden Massnahmen». Das ist auch die Sprachregelung in Ziffer 4 und in der Vorlage. Frau Regierungsrätin ist mit dieser Ergänzung einverstanden. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem modifizierten Antrag des Regierungsrats zuzustimmen.

*Doris Aebi.* Ich rede im folgenden über die inhaltlich zusammengehörenden Vorlagen 4/97, 5/97 und 6/97, weil wir überzeugt sind, dass Bau- und Finanzierungsvorlagen voneinander abhängig sind und nicht auseinanderdividiert werden können. Die SP-Fraktion wird grossmehrheitlich allen drei Vorlagen zustimmen. Was auf den ersten Blick vielleicht als nicht ganz linientreu aussieht, wenn die SP Strassenbauprojekte unterstützt, ist in Tat und Wahrheit eine logische Folge unserer jahrelangen kritischen Mitarbeit in den Verkehrsprojekten. Es ist nämlich dank uns gelungen, dass heute nicht bloss zwei neue Strassen für Solothurn und Olten gutgeheissen werden sollen, sondern zwei Gesamtverkehrsprojekte. Ziel dieser Gesamtverkehrsprojekte ist die Umlenkung des motorisierten Verkehrs, so dass durch entsprechende bauliche Massnahmen auf den alten Achsen der öffentliche Verkehr fließen kann und auch Fussgänger und Velofahrer ihren Platz haben. Dieses Gesamtverkehrsprojekt bietet Gewähr, dass der motorisierte Verkehr nicht zunimmt und der öffentliche Verkehr bessere Bedingungen erhält. Die beiden Verkehrsprojekte sorgen unter dem Strich für mehr Lebensqualität und weniger Verkehr in den Innenstädten Solothurns und Olten sowie in den betroffenen Dörfern. Somit profitieren letztlich alle davon.

Damit die Verkehrsprojekte tatsächlich als Gesamtprojekte realisiert werden können, braucht es zwingend den Zusatzantrag der vorberatenden Kommissionen, der ja auch vom Regierungsrat unterstützt wird. Gemäss diesem Antrag dürfen Neubaustrecken erst realisiert werden, wenn die flankierenden Massnahmen

finanziell und rechtlich gesichert sind. Daraus erwächst keineswegs eine Verzögerung, wie gewisse Leute meinen, sondern die Sicherheit, dass dieses Paket mehrheitsfähig ist.

Zur Finanzierung. Bei diesen Gesamtverkehrsprojekten handelt es sich um Jahrhundertwerke. Ein vorübergehender Zuschlag von 20 Prozent auf die Motorfahrzeugsteuer ist unseres Erachtens notwendig und zwingend vorzusehen. Eine 20prozentige Steuererhöhung entspricht im übrigen einem Gegenwert einer Tankfüllung, und das ist von jedem Automobilisten und von jeder Automobilistin verkraftbar. Wir sind überzeugt, dass die projektbezogene Finanzierung eine Mehrheit finden wird, und befürworten deshalb auch das fakultative Referendum.

Zusammenfassend: Die SP-Fraktion tritt grossmehrheitlich auf die beiden Gesamtverkehrsprojekte ein, wenn die Zusatzanträge der Fachkommissionen integrierender Bestandteil der Vorlagen sind und die Finanzierung über eine zweckgebundene Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer sichergestellt werden kann.

*Margrit Huber.* Die CVP-Fraktion findet den zweiten Aareübergang und die dazugehörenden Entlastungsstrassen für die ganze Region Olten nötig. Seit zwanzig Jahren wird davon geredet. Das vorliegende Projekt ist jetzt nach langen Diskussionen mehrheitlich akzeptiert. Im heutigen Zeitpunkt weiss man, dass die Bahnhofbrücke in Olten, der einzige Übergang für den motorisierten Verkehr, stark sanierungsbedürftig ist und die Trimbacher Brücke wegen mangelnder Tragfähigkeit nicht mehr zur Verfügung steht. Durch die Verkehrsentslastung Olten gewinnen Stadt und Region Olten eindeutig an Attraktivität. Die direkte Erschliessung der angrenzenden Industriegebiete Olten, Wangen und Rickenbach entlastet die Innenstadt Olten und die Gemeinde Wangen massiv vom Durchgangsverkehr. Dadurch steigen Wohn- und Lebensqualität der Anwohner an der T5. Die Umfahrung bringt aber auch eine Aufwertung für den Bahnhof Olten, indem die Zu- und Wegfahrt leichter wird, und verbessert die Erschliessung des öffentlichen Verkehrs und das Einhalten des Fahrplans. Die Annahme dieser Vorlage gibt auch positive Signale für die Neuansiedlung von Industrie und Gewerbe. Die Entlastung der Stadtmitte und die direkte Zufahrt zu den Industriegebieten in Olten, Wangen und Rickenbach sind dringend nötig. Die Erschliessung der Industriezone ist für das Weiterbestehen, die Nutzung und leider teilweise Umnutzung in heutiger Zeit für dieses Gebiet sehr wichtig. Auch wirtschaftspolitische Gründe sprechen für dieses Bauvorhaben. Immerhin löst es ein geschätztes Arbeitsvolumen von rund 260 Mio. Franken in der Region aus. Es wird um einiges leichter sein, neue Unternehmen anzusiedeln, wenn die Aussicht besteht, dass die Verkehrsmisere in der Region Olten in absehbarer Zeit gelöst wird. Dadurch wird die Region als Arbeitsplatz und Wohnort wieder attraktiver, und davon profitiert der ganze Kanton. Denn wenn es «dort unten» gut geht, gibt es mehr Steuereinnahmen für den Kanton.

Die flankierenden Massnahmen in Olten, Wangen und Rickenbach sind verbindlich festzulegen und finanziell zu sichern, wie es der Zusatzantrag will, und sie müssen spätestens fünf Jahre nach der Eröffnung realisiert sein. Diese Verbindlichkeit und der Druck für flankierende Massnahmen haben in der wirtschaftlich schlechten Zeit einen Vorteil, kann doch bereits heute mit der Planung und dem Bau einzelner Massnahmen begonnen werden. Das wiederum hilft Arbeitsplätze sichern. In der Detailprojektierung dieser Strassen und der flankierenden Massnahmen muss aber je nach Gegend auch auf die direktbetroffenen Anwohner Rücksicht genommen werden.

Die CVP ist einstimmig für Eintreten und stimmt den Anträgen von Regierungsrat und Finanzkommission mehrheitlich ebenso zu wie der Steuererhöhung.

*Ursula Grossmann.* Es stimmt, die Umweltbelastung durch den Verkehr hat das Mass längst überschritten. Der Lärm ist unerträglich, vor allem für die Anwohnerinnen und Anwohner der stark befahrenen Strassen; die Lärmwerte übersteigen die Höchstwerte. Die Verschmutzung der Luft durch Stickstoff und Stickoxid ist alarmierend. Diese Aspekte machen deutlich: Es besteht Handlungsbedarf, und zwar dringend. Was präsentiert uns jetzt das Bau-Departement? Einen Lösungsvorschlag aus der Mottenkiste, der zum Teil auf 21jährigen Planungsgrundlagen basiert. Es sind zwei Strassenbauprojekte, die mitnichten den Namen Entlastung verdienen. Denn diese Massnahmen bringen kein einziges Auto von der Strasse weg. Nur weniger Autos auf den Strassen würden eine wirksame Entlastung bringen. Das wäre mit geeigneten Massnahmen zu erreichen, die zu einer Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer führen, zum Beispiel ein gutes öV-Angebot. Die beiden Projekte haben nicht nur den Fehler, von einer gleichbleibenden oder sich vergrössernden Anzahl Autos auszugehen, nein, sie weisen sogar aus, dass die Umweltbelastungen nicht abnehmen werden, was ja die erste Massnahme sein sollte. Die Umweltbelastungen werden zunehmen, aber es wird alles mehr oder weniger gleichmässig auf grössere Flächen verteilt. So kann man auf Seite 12 im Projekt Olten lesen: «Zusätzliche Beeinträchtigungen der Umwelt sind nicht zu vermeiden.» Auf Seite 19 der Botschaft zur Entlastung West heisst es: «In einem Streifen von 30 bis 40m beidseits der Strasse wird auf einen längeren Zeithorizont hinaus die Bodenfruchtbarkeit eingeschränkt und gefährdet.» Und das sollen zukunftsweisende Projekte sein!

Die flankierenden Massnahmen, die bei der Umverteilung mithelfen sollen, sind noch nicht gesichert, sie lassen sich auch nicht sichern mit dieser Vorlage, sondern nur mit den Abstimmungen in den betroffenen Gemeinden. Sie sind aber nicht zuletzt auch aus finanziellen Gründen nicht gesichert. Indem die Regierung die beiden Projekte mit einer befristeten Motorfahrzeugsteuererhöhung koppelt, will sie uns SteuerzahlerInnen glaubhaft machen, dass damit die Finanzierung der Strassen gesichert sei. Die beiden Strassenprojekte

sind aber nicht spezialfinanziert. Die Region Olten muss 41 und Solothurn 11,6 Mio. Franken aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen. Damit ist noch keine einzige flankierende Massnahme auf Gemeindegebiet bezahlt.

Neue Strassen lösen keine Verkehrsprobleme; sie bringen neuen Verkehr und insgesamt gleich viel oder mehr Umweltbelastung. Sie schaffen keine bleibenden Arbeitsplätze, und ihre Finanzierung belastet die betroffenen Gemeinden übermässig. Kurz gefasst sind das die Gründe, weshalb die Grüne Fraktion die beiden Vorlagen und die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ablehnen wird.

*Rudolf Hess.* Die Projekte Entlastung Region Olten und Entlastung Solothurn West bilden auch nach Meinung der FdP-Fraktion ein Paket. Es sind zwei gleichwertige Projekte gleicher Bedeutung mit gleicher Argumentation. Mein Eintretensvotum gilt daher für beide Vorlagen.

Die beiden Städte Solothurn und Olten sind vom Strassenverkehr seit Jahren chronisch überlastet. Die heutigen Strassen und Brücken sind für den leider immer noch zunehmenden Strassenverkehr nicht geschaffen. Die Sanierung der gesamten Verkehrssituation ist längst überfällig. Die beiden Projekte verdienen endlich eine breite Unterstützung. Sie sind ausgereift; gegenüber früheren sind sie schlanker und finanzierbar. Die FdP-Fraktion steht geschlossen hinter beiden Vorlagen. Sämtliche Baumassnahmen sind aufeinander abgestimmt. Ich verzichte deshalb, auf Details einzugehen.

Die Gesamtverkehrsprojekte Entlastung Region Olten und Solothurn West bringen Vorteile. Sie bringen nicht nur neue Strassen, es gibt auch wieder Freiraum für den öffentlichen Verkehr, für den Velofahrer und für den Fussgänger sowie bessere Wohnqualität. Neben der Umwelt profitiert auch die Wirtschaft. Wir müssen die zentrale Lage unseres Kantons unbedingt besser nutzen. Dieses Jahrhundertprojekt ist eine Chance dazu. Es profitieren ferner nicht nur die Städte Olten und Solothurn, sondern auch die Regionen, wenn nicht sogar der ganze Kanton. Und nicht zuletzt kann auch mancher Arbeitnehmer profitieren, wird von ihm doch immer mehr Beweglichkeit in der Wahl des Arbeitsortes verlangt, sofern er noch wählen kann. Für die Wirtschaft, speziell für die Bauwirtschaft, gibt es einen willkommenen positiven Impuls.

Unsere Fraktion akzeptiert den Kompromissantrag FIKO/Regierungsrat, dessen Ursprung in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission liegt, als Ergänzung. Er ist sozusagen eine Garantieerklärung und eine Absicherung der flankierenden und der Umbaumassnahmen. Das Projekt wird dadurch nicht gefährdet. Der Ergänzungsantrag ist wichtig und dient einer grösseren Akzeptanz. Und das ist nach unserer Meinung das oberste Ziel. Unser Interesse gilt selbstverständlich auch der Realisierung des gesamten Pakets.

Allerdings gibt es in unserer Fraktion ein paar Stimmen, die im Ergänzungsantrag eine Verzögerungstaktik sehen. Die grosse Mehrheit aber hofft, dass die betroffenen Gemeinden ihre Verantwortung gegenüber dem Gesamtprojekt wahrnehmen, dass sie, wenn es um das Detail geht, flexibel sind und so Einsprachen wenn möglich vermeiden können. Von jenen Leuten, die den Zusatz verlangten, verlangen wir unsererseits kooperatives Verhalten, wenn es in den betroffenen Gemeinden um die Kreditbewilligung geht.

Die Verwirklichung dieses Grossprojekts ist abhängig von der 20prozentigen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer, der unsere Fraktion zustimmt. Dieser Prozentsatz ist nötig, wenn das Grossprojekt termingerecht und zügig realisiert werden soll. Die FdP-Fraktion ist für Eintreten und steht voll und ganz hinter den beiden Projekten.

*Ursula Deiss.* Die Fraktion der Freipartei unterstützt seit Anbeginn die Absicht, die Stadt Olten mit einem zweiten Aareübergang vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Wir bedauern nun aber, dass dieses sinnvolle Projekt dazu missbraucht wird, im gleichen Aufwisch die Hauptstrassen in der Stadt Olten, die für das Gewerbe und die Anwohner nach wie vor von äusserster Wichtigkeit sind, mit sogenannt flankierenden Massnahmen verkehrsbehindernd zu gestalten. Die Solothurner Westtangente und der zweite Aareübergang sind zwei getrennte Geschäfte. Das können wir akzeptieren. Aber auch das Entlastungsprojekt zweiter Aareübergang einerseits und die flankierenden Massnahmen im Stadt- und Agglomerationsbereich von Olten andererseits stellen zwei verschiedene Geschäfte dar, und sie sollen – dies im Gegensatz zur Ansicht der Regierung und der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission – im Rat und im Volk getrennt zur Abstimmung gebracht werden. Der Kantonsrat muss bezüglich seiner Absicht klar Farbe bekennen. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger können so ebenfalls deutlich ihre Meinung kundtun, ob sie einer Verbarrikadierung der Strassen in ihrer Stadt zustimmen wollen. Ebenso können die Autofahrer, und das sind praktisch alle Familien in Olten, bestimmen, ob sie bereit sind, mit einer 10- oder 20prozentigen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer einen Strassenrückbau zu finanzieren.

Die zukünftige Entwicklung der Industrie- und Gewerbezone Grossfeld wurde entweder bei der kantonalen Planungsstelle des Bau-Departements vergessen oder es wurde für diese Region zu 100 Prozent auf den Verkehrsträger Bahn gesetzt. Anders ist nicht zu erklären, warum alle Strassen, die in diese Zone führen, nach den Informationsschriften des Bau-Departements gestalterisch überarbeitet werden sollen.

Aus den vorgenannten Gründen ist die Fraktion der Freipartei für Eintreten auf die Vorlage, gleichzeitig aber für Rückweisung an den Regierungsrat mit dem Auftrag, den zweiten Aareübergang und die flankierenden Massnahmen als zwei getrennte Geschäfte vorzulegen. Ich bitte Sie, diesem Antrag im Sinne der politischen Redlichkeit gegenüber dem Stimmvolk zuzustimmen.

*Josef Goetschi.* Nach den Fraktionssprecherinnen und -sprechern haben die Einzelsprecher das Wort.

*Kurt Schläfli.* Für mich ist die Realisierung der Projekte Entlastung Olten und Solothurn West ein Muss. Ein Muss deshalb, weil ihr einziger Nachteil darin besteht, nicht bereits vor 20 Jahren realisiert worden zu sein. Dementsprechend teile ich auch nicht das grüne Gedankengut, neue Strassen würden mehr Privatverkehr anziehen und die Umwelt zusätzlich belasten. Im Gegenteil. Umfahrungen entlasten mit der Zentralisierung und somit auch mit der Minimalisierung des Stopp- und Go-Verkehrs nicht nur die vom Verkehr unmittelbar betroffenen Ortschaften, sondern insbesondere auch deren Bewohner und Bewohnerinnen. Im weiteren sollte jetzt dann bald allen die Tatsache klar sein, dass flüssiger Verkehr die Umwelt wesentlich weniger belastet als der in den letzten Jahren praktizierte Hauruckverkehr, der mehr oder weniger nur die Aggressivität der Verkehrsteilnehmer fördert und durch den Gewerbe und Industrie beim Transport ihrer Güter unnötig viel kostbare Zeit verplempern. In unserem Kanton, der geographisch gesehen für Industrieansiedlungen nicht besser liegen könnte, ist lange genug bünzlige, mutlose Be- und Verhinderungspolitik à la A5 betrieben worden. Die beiden vorliegenden Projekte wurden so umweltgerecht wie nur möglich geplant. Sie bilden eine sehr wichtige Investition in die Zukunft des Kantons und dienen nicht nur dem Auto- oder Motorradfahrer: Sie sind eine Investition für die Allgemeinheit. Sie bringen den Ortschaften eine längst überfällige Verkehrsberuhigung und einen flüssigeren Regionalverkehr. Zudem wird der Kanton Solothurn für Industrie, Handel und Gewerbe noch attraktiver. Kurzum: die Vorteile dieser Bauvorhaben überwiegen die Nachteile bei weitem. Sie sichern zudem der brachliegenden Bauwirtschaft für Jahre sichere Arbeitsplätze. Namens der SVP sind wir in Anbetracht der genannten Gründe auch bereit, in den sauren Apfel zu beissen und für eine gute Sache einer Motorfahrzeugsteuererhöhung zuzustimmen, vor allem deshalb, weil diese befristet und zweckgebunden ist. Im Auftrag der SVP Kanton Solothurn beantrage ich Eintreten und Zustimmung zu den drei Beschlussesentwürfen.

*Andrea von Maltitz.* Um es vorauszuschicken: Ich rede im Namen einer Minderheit der SP-Fraktion. Der kantonale Richtplan konzentriert die Entwicklung auf die Achsen Olten-Grenchen. Entwicklung heisst selbstverständlich auch mehr Arbeitsplätze und Wohnraum in diesen Gegenden, und diese müssen erschlossen werden. Soweit sind wir uns in diesem Rat wahrscheinlich alle einig. Zugleich ist die Achse Olten-Grenchen laut dem gleichen Richtplan ein Umweltbelastungsgebiet. Laut Umweltschutzgesetz sind Sanierungen dort in bezug auf Luft, Boden und Lärm nötig, insbesondere im Bereich Verkehr. Was bringt das vorliegende Projekt diesbezüglich? Gemäss Massnahmenplan Luft liegen in Olten im Zentrum und entlang der Hauptverkehrsachsen die Werte bei Stickoxiden deutlich zu hoch. Selbst nach dem Bau der Entlastungsstrasse werden die Schadstoffwerte entlang der T5 in Hägendorf, Rickenbach und Olten nicht eingehalten werden können, und die Schadstoffimmissionen entlang der neuen Strasse werden die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung ebenfalls überschreiten. Auch beim Lärm werden mit der teuren Umfahrung die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten. Oder, wie der offizielle Bericht schreibt: «Das Projekt minimiert die Auswirkungen auf die Umwelt.» Weniger verschlüsselt gesagt heisst das, das Projekt belastet die Umwelt, statt sie zu entlasten. Was bringt das Projekt städtebaulich für Olten und das Gebiet westlich der Stadt? Unbestrittenermassen werden die Ortszentren von Winznau, Olten und Wangen durch die Umfahrung aufgewertet. Zudem wird die Erschliessung von Baulandreserven innerhalb des Stadtareals ermöglicht. Und sicher ist es besser, neue Arbeits- und Wohnplätze im Zentrum zu konzentrieren. Nur: konkurrenziert die Stadt mit dieser Erschliessung nicht eine ihrer Lebensgrundlagen, nämlich den Bahnhof? Ist es nicht absurd, einerseits lauthals für die NEAT-Variante Lötschberg zu sein, um Olten als Eisenbahnstandort zu stärken, und andererseits die Konkurrenz der Strasse für die sogenannt verkehrsintensiven Betriebe zu fördern? Alternativen sind durchaus möglich. Ich nenne hier nur die Langsamverkehr-Stadt, Parkraumbewirtschaftung, Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs und Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs. Der Souverän der Stadt Olten hat dieses Konzept 1992 mit dem Tempo 30 angenommen. Der Verkehrsrichtplan will zudem den Verkehr auf dem Stand 1994 plafonieren. Diese Massnahmen könnten somit ohne Verzug durchgeführt werden. Laut einem Zeitungsartikel vom letzten Samstag spricht sich der Regierungsrat zudem für neue Busverbindungen im Gäu aus – auch das ein wichtiges Element für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Frage lautet somit: Müssen die guten Seiten des Projekts, das heisst die flankierenden Massnahmen und die Umbauten auf der T5 und T2 durch die sogenannte Entlastungsstrasse erkauft werden? Wir verneinen das und werden deshalb dem Absatz 1 des Beschlussesentwurfs nicht zustimmen können, da leider die Trennung von Neubauten und Um- und Rückbauten in der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission nicht akzeptiert wurde.

*Iris Schelbert.* In der Vorlage zur Entlastung der Region Olten wie auch im Projekt-Kurzbericht stehen ein paar ganz interessante Dinge. Die Schlüsse, die daraus gezogen werden, sind aber seltsam, unlogisch und zum Teil ganz einfach falsch. Es ist ein einziges Glaubensbekenntnis des Inhalts: mehr Strassen, mehr Verkehr = wirtschaftlicher Aufschwung und Steigerung der Lebensqualität. 20 Prozent des Verkehrs in Olten ist Durchgangsverkehr. 80 Prozent der Autofahrten beginnen und enden in der Stadt Olten. Und jetzt will man uns weismachen, Olten werde mit der Entlastungsstrasse verkehrsentlastet und beruhigt. Das Gegenteil ist der Fall. Das Wohnquartier Säli wird dazu verdammt, den Schleichverkehr zu erdulden, den es mit

hundertprozentiger Sicherheit geben wird, weil der Postplatz den Verkehr nicht mehr schlucken können. Mit welchen Massnahmen man diesem Problem entgegenwirken will, ist heute noch absolut unklar. Die Stadtplanung steht vor der Frage: Wieviel Sperren braucht der Autofahrer, die Autofahrerin, damit es keinen Schleichverkehr gibt, der Bus aber ungehindert verkehren kann? Das ist die Quadratur des Kreises! Man darf und muss sich auch fragen, warum immer Olten im Zentrum der Planung steht. Olten ist so klein, dass Füsse und Velos mit Abstand das idealste Nahverkehrsmittel für den täglichen Gebrauch sind. Wenn aber in der Vorlage den Fussgängerinnen und Fussgängern oder den Velofahrerinnen und Velofahrern mehr Freiraum und mehr Lebensqualität versprochen wird, dann ist das nicht mehr als ein hilfloser Versuch, diesen Leuten absolut unnütze Strassen aufzuschwatzen. Und wenn die Situation für diese Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht immer rosig ist, was niemand bestreiten kann, so hat das mit der Entlastungsstrasse überhaupt nichts zu tun. Lösungen für dieses Problem werden im Projekturzbericht zur Genüge angeboten. Beispiel: Busspuren, Busbevorzugung, durchgehendes Radwegnetz, angepasste Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs, verbesserte Gestaltung des Strassenraums. Das ist es, und dafür brauchen wir die Entlastungsstrasse nicht.

Zum Kapitel Umwelt. Lärm- und Luftimmissionsgrenzwerte werden weiterhin ... (*Anmerkung: Das Mikrophon fällt für einen Moment aus*). – Darauf habe ich gewartet: Wenn man nicht mehr weiter weiss, stellt man ab. – Der Boden wird belastet, das Grundwasser leidet, Flora und Fauna werden in Mitleidenschaft gezogen. Und das alles für vermeintlich mehr Lebensqualität! Was wollen wir dem Moloch Verkehr eigentlich noch alles opfern? Wir sollen morgen einen Entscheid fällen, dabei ist noch nicht einmal eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemacht worden! Wir wehren uns auch gegen die Angstmacherei: Der Wirtschaftsstandort sei gefährdet oder zuwenig attraktiv, das örtliche Kleingewerbe sei auf die Entlastungsstrasse angewiesen. Ist es wirklich besser, wenn Olten umfahren werden kann? Und dann: Wer soll das bezahlen? Es bestehen noch Verpflichtungen für den Unterhalt bestehender Strassen, zum Beispiel die Sanierung des Belchentunnels, die vom Kanton Baselland bestimmt wird, wobei der Kanton Solothurn mitziehen muss; weiter gibt es diverse Brücken zu sanieren, etwa die Rötibrücke in Solothurn, die Bahnhofbrücke in Olten. Der Strassenbaufonds ist praktisch leer. Sogar dann, wenn die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer genüge – was nicht der Fall ist –, ist mir ein Rätsel, wie Olten den Gemeindebeitrag finanzieren und woher vor allem das Geld für die flankierenden Massnahmen kommen soll.

Die Steuererhöhung für Strassenbauprojekte kommt für uns nicht in Frage. Mehr Strassen produzieren mehr Verkehr. Es gibt keine Studie und keinen Menschen, der das ernsthaft widerlegt. Wir bevorzugen die kostengünstige, umweltverträgliche und menschenfreundliche Variante der Entlastung Olten – auch sie wird in der Vorlage angesprochen –, also Umbaumassnahmen ohne zusätzliche Strassen und vor allem eine Veränderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Weil laut Vorlage 80 Prozent der Autofahrten Anfang und Ende in der Stadt haben, braucht es keine grosse Verhaltensänderung, sondern die kurze Überlegung vor dem Griff zum Autoschlüssel: Was muss ich erledigen, und welches Verkehrsmittel ist das sinnvollste? Mit zusätzlichen Strassen erreichen wir keine Änderung im Verhalten. Die Grüne Fraktion lehnt das Projekt Entlastung Region Olten ab.

*Ruedi Heutschi.* Ein vernünftiges Projekt verdient und erlaubt es auch, ihm mit Vernunft zu begegnen. Ich hoffe, dass Ideologie und Fundamentalismus beiseitegelassen werden und heute und morgen und vor allem auch in der Überzeugungsarbeit bis zur Abstimmung im Herbst die Vernunft gebraucht und mit Argumenten gefochten wird. Ich bitte diejenigen, die das bis jetzt noch nicht taten, das Projekt wirklich genau anzusehen, die Brille oder die vorgefasste Meinung auf der Seite zu lassen. Ich tat es auch, und ich sah, dass es vernünftig ist. Was ist vernünftig an diesem Projekt? Es ist etwas ganz Einfaches: die Verknüpfung einer Angebotsplanung mit flankierenden Massnahmen. Das eine geht ohne das andere nicht, es ist ein Gesamtverkehrsprojekt und nicht einfach der zweite Aareübergang oder eine neue Strasse. Aus diesem Grund darf gar nicht in Frage kommen, dass die Sache auseinandergenommen wird, wie es die Autopartei bzw. jetzt Freiheitspartei – hier ist es eher wieder die Argumentation der Autopartei – verlangt. Das Projekt ist eine Chance für Olten und die ganze Region Olten. Der öffentliche Verkehr könnte endlich fahren. Man könnte endlich Ideen, die in den Köpfen und Schubladen vorhanden, geplant oder beschlossen sind, umsetzen. Man könnte endlich die Innerstadt vom Verkehr befreien. Man könnte Olten Südwest erschliessen, damit es Arbeitsplätze und vernünftige Verkehrsströme gibt. Es ist, wohlgemerkt, ein Projekt, nicht eine Detailplanung. Streiten wir also nicht über Details, sondern über das Projekt. Jahrzehntelang haben wir keine Lösung gefunden. Nun liegt eine Lösung vor, von der ich überzeugt bin, dass sie den Namen verdient. Angesichts des Zeitraumes kann man sogar von einem grossen Wurf reden. Und weil es ein grosser Wurf ist, sollten wir nicht über Details streiten; das können wir tun, wenn die Zeit dafür gekommen ist.

*Walter Husi.* Ich gebe die Hoffnung nicht auf, obwohl mein Votum unter dem Motto «verpasste Chancen» steht. Ich werde, um es vorwegzunehmen, dem Projekt zustimmen. Warum verpasste Chancen? Erstens. Man spricht heute statt von einer Umfahrungsstrasse von einer Entlastungsstrasse. Das heisst nichts anderes als Umverteilung des Verkehrs. Es gibt also nach wie vor einen sehr grossen Anteil Verkehr auf der T5, und den verteilen wir nun auf die Mittelgäustrassen. Mich wundert, dass aus dem Gäu nicht mehr Reaktionen gekommen sind. Es braucht klar eine Umfahrungsstrasse. Dafür hat sich auch der Gemeinderat von

Wangen schon lange einstimmig eingesetzt. Zur T5 können wir im Technischen Bericht – den ich als Gemeindevertreter vom Kanton nicht erhalten habe, auch das leider eine verpasste Chance – auf Seite 23 lesen: «Die bestehende T5 bleibt aus technischen Gründen Versorgungsrouten Typ 1, obwohl die Entlastungsstrassen insbesondere den Schwerverkehr aufnehmen sollen.» Das heisst, die Strasse ist auch mit den flankierenden Massnahmen zu stark befahren. Zweitens. Das Ganze ist ein Oltners Projekt. Den Beweis hat heute morgen der Präsident erbracht, als er vom zweiten Aareübergang sprach. Aber auch in den Zeitungen wird immer nur die Stadt Olten genannt. Selbst im Bericht der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission im «Oltner Tagblatt» vom 30. Januar steht: «Die Kommission ging davon aus, dass die beiden Zentren Olten und Solothurn vom motorisierten Verkehr stark betroffen sind.» Für die Entlastungsstrasse Wangen war kein generelles Projekt vorhanden; man musste es in Windeseile erstellen. Man nahm also die Umgebung Oltens gar nicht so ernst. Selbstverständlich fehlte auch die Prüfung der Umweltverträglichkeit. – Dies in zwei Punkten zusammengefasst die verpassten Chancen.

Die Philosophie müsste doch sein: am einen Ort der Verkehr und am andern Ort die Ruhe; man kann nicht den Verkehr über eine Region verteilen. In der Vorlage heisst es unter dem Titel «Mitsprache», es seien Eingaben eingegangen. Meine Frage zuhänden des Protokolls: Können die Eingaben theoretisch vollumfänglich berücksichtigt werden? Wie weit ist die Regierung bereit, diese Eingaben grundsätzlich zu berücksichtigen?

*Cornelia Füeg*, Vorsteherin Bau-Departement. Auf die Fragen von Herrn Husi – es werden wohl noch andere Fragen kommen – werde ich in der Detailberatung eingehen. Zunächst möchte ich in Ergänzung zu meinen Vorrednern noch einige Bemerkungen aus politischer Sicht machen. Es ist schon sehr viel gesagt worden – nicht viel Neues, wie ich meine. Wir wissen, die Verkehrspolitik ist umstritten, aber gerade diese beiden Projekte zeigen, dass etwas passiert ist.

Bei diesen Bauvorhaben handelt es sich nicht einfach um simple Strassenbauprojekte. Es sind Jahrhundertvorhaben. Was für den Bund die Neat, ist für den Kanton Solothurn «Entlastung West» und «Entlastung Region Olten». Ein ganzes Bündel von baulichen und anderen Massnahmen – dies auch an die Adresse der Grünen Partei – sollen diese beiden für den Kanton wirtschaftlich ganz wichtigen Regionen in bezug auf Lebensqualität und wirtschaftliche Entwicklung aufwerten. Längerfristig wird das ein wirtschaftlicher Gewinn für den ganzen Kanton sein, indirekt auch für die Schwarzbuben, die vielleicht prima vista denken, von diesen Vorhaben seien sie wenig betroffen, weil sie über die Wettsteinbrücke und nicht über die Aarebrücken in Olten und Solothurn fahren. Wenn sich der Kanton Solothurn und mit ihm alle Solothurner Autofahrer – also nicht einfach die Steuerzahler, das ist nicht immer identisch – in der heutigen wirtschaftlich schwierigen Zeit nun zu diesem finanziellen Kraftakt aufraffen können, dann ist das ein deutliches Zeichen, dass wir die Zukunft aktiv gestalten wollen und nicht in Lethargie verharren.

Beiden Regionen ist gemeinsam, dass seit Jahrzehnten Planungsarbeit geleistet worden ist und eine ausgiebige politische Diskussion stattgefunden hat. Wenn heute ein Konsens in bezug auf die lange Zeit umstrittenen Strassenbauten gefunden werden kann, so nur deshalb, weil sie nicht einseitig auf Kapazitätserweiterung zugunsten des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet sind. Neu an unserer Verkehrsphilosophie ist die ganzheitliche Betrachtungsweise, die auch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr, das heisst Velofahrer und Fussgänger, miteinbezieht sowie die Gesamtbilanz der Umweltbelastung, das heisst Lärm- und Luftbelastung und insbesondere die Lebensqualität der Innenstädte markant verbessert. Wir können die Werte nicht ganz einhalten, aber doch verbessern.

Vor vier Jahren haben wir mit der Diskussion des Verkehrsrichtplans OGG im Kantonsrat die Strategie für die Entlastung Region Olten festgelegt. Bereits damals habe ich unmissverständlich gesagt, dass eine neue Aarebrücke, aber auch Dorfumfahrungen – zum Beispiel Wangen –, in einer angebotsorientierten Verkehrspolitik nur mit gleichzeitig zu verwirklichenden flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassenetz in Frage komme. Das gleiche haben wir auch mit der Schliessung der Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr beim Bau einer Westumfahrung von Solothurn signalisiert. In der Botschaft zur Entlastung Region Olten wird dieser Grundsatz ausdrücklich bekräftigt, wenn auch nicht im ursprünglichen Beschlussesentwurf. Trotzdem habe ich viel Verständnis, wenn die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission verlangt, der Grundsatz, wonach die flankierenden Massnahmen eine *conditio sine qua non* sind, wenn die Entlastungsstrassen gebaut werden, sei im Beschlussesentwurf zu verankern. Nur so, und das ist das Zentrale in diesen Diskussionen, kann das Misstrauen – vorab gegenüber den Gemeinden – ausgeräumt werden, der politische Wille und die finanziellen Mittel für die flankierenden Massnahmen könnten nach dem Bau der Entlastungsstrassen allenfalls nicht mehr vorhanden sein.

Mir liegt sehr viel an einer offenen und ehrlichen Verkehrspolitik. Deshalb müssen auch die Befürchtungen derjenigen ernst genommen werden, die glauben, mit der ausdrücklichen Bindung von flankierenden Massnahmen an die Realisierung der Entlastungsstrassen könnten die Bauprojekte von den Gegnern verhindert werden, weil ein Teil der flankierenden Massnahmen nicht in der Kompetenz des Kantons, sondern der Gemeinden liegt. Somit könnten die Gemeindeversammlungen durchaus einen Kredit ablehnen. Ich erwarte deshalb auch von diesen eher kritisch eingestellten Kreisen eine konstruktive Diskussion bei der Umsetzung dieser Massnahmen.

Allerdings kann ich diese Befürchtungen auch rechtlich zerstreuen: Sollte tatsächlich eine Gemeinde ihre Pflicht nicht erfüllen, das heisst das Geld nicht sprechen, so gibt das Bau- und Planungsgesetz mit den Paragraphen 11ff. und 101 dem Regierungsrat durchaus die Möglichkeit, die notwendigen Massnahmen ersatzweise anzuordnen. Solche Beschlüsse wären für die Gemeinde zwingend und die entsprechenden finanziellen Mittel eine gebundene Ausgabe. Gerade in diesem Zusammenhang hat der Regierungsrat bewiesen, dass er bei Bedarf durchaus zum Handeln bereit ist: Er hat 1991 die Verkehrsplanung der Region Olten selber an die Hand genommen, als es politisch einfach nicht weiterging. Das lief damals mit viel politischem Getöse und einer Beschwerde bis an das Bundesgericht über die Bühne. Ich bin aber der festen Überzeugung, hätte ich damals gezögert – der Entscheid war nicht einfach! –, wir wären heute noch weit davon entfernt, Ihnen die so dringend notwendige Lösung des Verkehrsproblems in der Region Olten zu unterbreiten. Mit Ihrem Eintreten auf die beiden Vorlagen und Ihrer Zustimmung setzen Sie ein wichtiges Zeichen für eine zukunftsorientierte wirtschaftliche Entwicklung des Kantons und die Erhöhung der Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung in diesen Regionen.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Die Weiterberatung erfolgt morgen.

---

I 19/97

**Dringliche Interpellation CVP-Fraktion: Ausgleich von Investitions- und Restbaukosten an Alters- und Pflegeheime**

(Wortlaut der am 25. Februar 1997 eingereichten Interpellation siehe S. 105)

Beratung über die Dringlichkeit

*Anna Mannhart.* Wie sich jetzt herausstellt, hat der Kantonsrat in Unkenntnis der Folgen zum Investitionsausgleich ja gesagt; ich habe jedenfalls niemanden gefunden, der daran Freude hätte. Wir hätten jetzt Gelegenheit, mit der Zustimmung zur Dringlichkeit zu versuchen, das mit zahlreichen Mängeln behaftete Projekt mit Anstand zu begraben. Die Dringlichkeit ist insbesondere deshalb gegeben, weil am 28. Februar 1997 die Vernehmlassungsfrist für die Gemeinden abläuft. Einerseits wäre es für die Gemeinden ganz wichtig, jetzt vom Regierungsrat in aller Deutlichkeit zu hören, wie er weiterzufahren gedenkt, andererseits haben die Gemeinden jetzt noch Gelegenheit, allenfalls Rückstellungen zu Lasten der Rechnung 1996 zu machen. Im Juni wäre dies nicht mehr möglich. Zudem könnten Ärger, Kosten und Zeit gespart werden, wenn jetzt schon gesagt würde, man stoppe das Projekt.

---

I 18/97

**Dringliche Interpellation FPS-Fraktion: Krankenversicherte als Leidtragende von Differenzen zwischen dem Kanton Solothurn und den Krankenkassen**

(Wortlaut der am 25. Februar 1997 eingereichten Interpellation siehe S. 104)

Beratung über die Dringlichkeit

*Patrick Eruimy.* Die Begründung der Dringlichkeit ist im Text der Interpellation enthalten. Ich verzichte auf weitergehende Erklärungen.

Die Verhandlungen werden von 10.25 bis 10.55 Uhr unterbrochen.

---

I 19/97

**Dringliche Interpellation CVP-Fraktion: Ausgleich von Investitions- und Restbaukosten an Alters- und Pflegeheime**

(Fortsetzung, siehe S. 25)

*Josef Goetschi*, Präsident. Ich bitte die Stimmenzähler, das Quorum für die Dringlichkeit festzustellen.

*Erna Wenger*. Die SP-Fraktion ist betreffend Dringlichkeit geteilter Meinung. Einerseits haben die Gemeinden jetzt Zeit, sich vernehmen zu lassen, andererseits sehe ich auch das Problem Anna Mannharts bzw. deren Wunsch, das Geschäft im Rat noch einmal zu diskutieren. Rechtlich ist dies nicht unbedingt nötig, vom Informationsbedarf her aber schon.

*Urs Hasler*. Die FdP-Fraktion stimmt der Dringlichkeit der CVP-Interpellation mehrheitlich zu. Es besteht hier tatsächlich ein Problem. In der seinerzeitigen Botschaft war bereits auf die Problematik hingewiesen worden. Wir sollten es vermeiden, unter den Gemeinden Unmut entstehen zu lassen. Es gibt einige Vorhaben, bei denen wir mit den Gemeinden kooperativ zusammenarbeiten müssen, andererseits sollten wir nicht noch mehr Kosten entstehen lassen und die Sache möglichst rasch beerdigen.

Die Dringlichkeit der FPS-Interpellation lehnen wir ab. Diese Interpellation enthält nichts Neues, auch ist das Problem nicht so einfach zu lösen, und die Lösung hängt auch nicht nur von uns ab.

Abstimmung

Für dringliche Beratung (Quorum 86 Stimmen)

101 Stimmen

---

I 18/97

**Dringliche Interpellation FPS-Fraktion: Krankenversicherte als Leidtragende von Differenzen zwischen dem Kanton Solothurn und den Krankenkassen**

(Fortsetzung, siehe S. 25)

Abstimmung

Für dringliche Beratung (Quorum 86 Stimmen)

64 Stimmen

---

6/97

**Solothurn: Projekt Entlastung West**

Es liegen vor:

a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 7. Januar 1997, der Beschlussesentwurf lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 9 des Gesetzes über Bau und Unterhalt der Strassen vom 2. Dezember 1928, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 7. Januar 1997 (RRB Nr. 48), beschliesst:

1. Das Projekt Solothurn «Entlastung West» (Westtangente, Schliessung der Wengibrücke und flankierende Massnahmen) wird genehmigt.
2. Die Kosten des Kantons werden aus dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuern finanziert. Der Kantonsrat bewilligt die notwendigen Objektkredite.

3. Die Westtangente wird von der Weissenstein- bis zur Bürenstrasse in das Netz der Kantonsstrassen integriert. Der Strassenzug Wengistrasse – Postplatz – Wengibrücke – Berntorstrasse wird Gemeindestrasse, ebenso die Weissensteinstrasse zwischen Westtangente und Bielstrasse. Im Rahmen dieser Bereinigung wird die Langendorfstrasse von der Weissensteinstrasse bis zur Bellacherstrasse zur Kantonsstrasse.
  4. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
  5. Dieser Beschluss unterliegt der Volksabstimmung und tritt nach Annahme durch das Volk in Kraft, sofern die Änderung der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 1. Oktober 1962 (Steuerzuschlag, Kantonsratsbeschluss vom ..... ) Rechtskraft erlangt.
- b) Änderungsanträge der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 24. Januar 1997 zum Beschlusse-  
sentwurf des Regierungsrates.
- c) Stellungnahme des Regierungsrates vom 11. Februar 1997 zu den Änderungsanträgen der Umwelt-, Bau-  
und Wirtschaftskommission.
- d) Ablehnung der Anträge der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission vom 12. Februar 1997 zugunsten  
der regierungsrätlichen Anträge, im übrigen Zustimmung zum Beschlusse-entwurf des Regierungsrates.

#### Eintretensfrage

*Beat Käch*, Sprecher der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission. Was lange währt, wird endlich gut. Das trifft nicht auf jeden politischen Entscheid zu. Für das Projekt Solothurn Entlastung West aber ganz sicher. Was vorhin der Kommissionsprecher über die Entlastung Olten sagte, gilt in vielem auch für Solothurn; ich will da nichts wiederholen. Das Projekt Entlastung West ist ein vernünftiges, abgespecktes Projekt, ein Gesamtprojekt weg vom ursprünglich reinen Strassenprojekt.

Schon in den 60er Jahren war die Rede von einer Osttangente, von mehreren Übergängen im Westen der Stadt Solothurn. Das vorletzte Projekt, das 1973 genehmigt wurde, sah immer noch eine vierspurige Westtangente vor. Das nun vorliegende Projekt beinhaltet noch den Bau einer zweispurigen Strasse im Gebiet Obach, also im Westen der Stadt. Der Landbedarf hat sich um rund die Hälfte reduziert. In den angrenzenden Wohngebieten ist zudem ein 350 Meter langer Tunnel vorgesehen. Das Projekt beinhaltet nebst der Westtangente die Schliessung der Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr sowie flankierende Massnahmen für eine bleibende Entlastung des Stadtgebiets.

Dieses Projekt ist nicht nur für die Stadt Solothurn von grösster Bedeutung, sondern für die ganze Region. Es stellt eine direkte Verbindung zwischen den Bezirken Wasseramt/Bucheggberg und Lebern her, ohne das Kerngebiet der Stadt zu belasten. Es ermöglicht eine Entwicklung des Industrie- und Gewerbegebiets im Westen der Stadt mit einem direkten Zubringer zur A5. Die A5 ist jetzt schon im Bau, und wir müssen in jedem Fall einen Zubringer erstellen. Hier besteht also ein Sachzwang. Das Projekt entlastet ferner die Vorstadt und die Wengistrasse vom Verkehr, wo heute noch unzumutbare Lebensbedingungen herrschen: Über die Wengibrücke fahren mehr Autos als durch den Gotthardtunnel, und das Tag für Tag! In der Vorstadt entstehen durch das Projekt wieder attraktive Wohnmöglichkeiten, die Lebensqualität wird massiv erhöht. Ohne die Westumfahrung ist die Schliessung der Wengibrücke nicht möglich. Mit dem Bau der Westtangente wird das Strassenetz also nicht ausgebaut, obwohl dies die Grünen immer wieder behaupten, vielmehr wird der Verkehr umgelagert zugunsten einer erhöhten Lebensqualität. Zudem wird der öffentliche Verkehr gefördert. So wird etwa der Busverkehr über die Wengibrücke nicht mehr behindert; das Rad- und Fusswegnetz von Stadt und Region wird ausgebaut. Die flankierenden Massnahmen stellen für dieses Projekt kein Problem dar. Die wichtigste Massnahme, die Schliessung der Wengibrücke, ist ein integrierter Bestandteil des Projekts. Die andern flankierenden Massnahmen – sie liegen ausschliesslich auf Stadtgebiet – sollen im Interesse der Stadt ausgeführt werden. Die flankierenden Massnahmen entlang der T5 Solothurn–Grenchen sind nicht Bestandteil dieses Projekts, sondern werden durch die A5 ausgelöst und müssen in jedem Fall realisiert werden. Selbstverständlich werden diese Massnahmen aufeinander abgestimmt.

Das Projekt stimmt vollumfänglich mit den Zielen der Raumplanung und dem kantonalen Leitbild 86 überein. Bezüglich Natur und Umwelt ist es das bestmögliche Projekt. Gegenüber der heutigen Situation wird die Umweltqualität verbessert, auch wenn das zum Teil bestritten wird. Es ist ein kostengünstiges Projekt für den Kanton und für die Stadt; ein günstigeres wird es nicht mehr geben. Immerhin bezahlt der Bund rund 44 Prozent, das sind 33,4 Mio. Franken, an das Projekt, weil es Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes ist. Der Kanton bezahlt zirka 35 Mio. Franken; die Finanzierung erfolgt über die befristete, zweckgebundene Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer. Die restlichen 11,6 Mio. Franken trägt die Stadt.

Die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission beantragt Ihnen einstimmig bei einer Enthaltung, auf dieses Jahrhundertprojekt einzutreten und ihm zuzustimmen. Die ganze Region Solothurn wird Ihnen dafür mehrheitlich dankbar sein. Die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission zieht ihren Antrag zugunsten des Antrags des Regierungsrats zurück, da inhaltlich keine Differenz besteht, und bittet Sie, dem Antrag des Regierungsrats zuzustimmen.

*Max Karli.* Die Entlastung West ist, wie bereits mehrmals gesagt, kein neues Projekt. Eine Studie wies bereits Ende der 60er Jahre daraufhin, dass die N5 ohne dieses Projekt keine bedeutende Entlastung für die Stadt Solothurn bringe. Die Planung der Stadt Solothurn ist in den letzten Jahren auf dieses Projekt abgestimmt worden. Die Stadt begrüsst das Projekt, trotz der hohen Kostenbeteiligung. Auch aus dem Entwurf des kantonalen Richtplans von 1995 geht die Wichtigkeit dieses Projekts hervor. Aber nicht nur die Stadt, auch die Gemeinden westlich davon entlang der T5 werden durch die flankierenden Massnahmen vom Durchgangsverkehr entlastet und somit vom Projekt profitieren. Die Westtangente nützt zudem nicht nur dem Automobilisten, auch die Wohnqualität in der Stadt und in den westlichen Gemeinden wird verbessert. Zudem verbindet sie ein grosses, westlich der Stadt liegendes Industrie- und Gewerbegebiet direkt mit der N5. Das vorliegende Projekt wurde Anfang der 90er Jahre stark redimensioniert. Es trägt den heutigen Erkenntnissen und verkehrstechnischen Bedingungen Rechnung und hält keine Verkehrsflächen mehr auf Reserve. Die CVP-Fraktion ist für Eintreten und stimmt dem Beschlussesentwurf mit den Ergänzungen der vorberatenden Kommissionen bzw. des Regierungsrats zu.

*Rudolf Rüegg.* Die FPS unterstützt das Projekt, wie es dem Kantonsrat gemäss RRB Nummer 48 dargestellt wird. Wir können auch damit leben, dass es über eine Spezialfinanzierung via Motorfahrzeugsteuer finanziert wird. Unsere Vorstellungen über deren Modus werden wir Ihnen beim nächsten Geschäft unterbreiten. Das abgespeckte Projekt dünkt uns realistisch, trifft es doch mehrere Fliegen auf einen Schlag: Einerseits bringt es eine Entlastung der dichtbesiedelten Vorstadt und der Innenstadt vom Durchgangsverkehr, was die Wohnqualität hoffentlich fördert, andererseits fördert es das Industrie- und Gewerbegebiet im Westen der Stadt durch den Anschluss an die Autobahn mit einer zweispurigen Erschliessungsstrasse mit direktem Zugang zu den Betrieben. Es ist ein vernünftiges Projekt, das allen Aspekten Rechnung trägt.

In der Botschaft fehlen leider Hinweise auf ein Parkraumkonzept innerhalb des Gestaltungsperimeters. Wir nehmen an, die Stadt Solothurn werde es noch ausarbeiten.

Die FPS hofft, das Projekt habe eine echte Chance, vom Stimmvolk gutgeheissen zu werden. Das wird nun aber durch die Anträge der Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission bzw. der Finanzkommission zur Änderung oder Ergänzung der Ziffern 2, 3 und 4 des Beschlussesentwurfs gefährdet. Wenn wir die unmögliche Verkehrssituation in der Solothurner Innenstadt so schnell wie möglich verbessern und die Erschliessung der bedeutenden Industrie- und Gewerbezone innert nützlicher Frist sicherstellen wollen, müssen wir jetzt handeln. Wir können nicht erst einen Kredit bewilligen, wenn weiss ich nicht was für flankierende Massnahmen – es werden immer neue erfunden – terminlich und finanziell sichergestellt sind. Im schlechten Fall sagt der Stimmbürger zu einem künstlich aufgeladenen Projekt sogar nein, und dann haben wir das, was die Erfinder dieser unsinnigen Forderungen bezwecken, nämlich dass das Projekt bachab geschickt wird. So geht es nicht. Wir sind auch nicht sicher, ob es rechtlich möglich ist, den betroffenen Gemeinden die Verpflichtung aufzuerlegen, innert einer bestimmten Frist die flankierenden Massnahmen zu realisieren und sich damit unter Umständen über Gebühr zu verschulden. Solche Beschlüsse sind eine Vergewaltigung von Gemeinden und gefährden eine zukunftsgerichtete Finanzpolitik des Kantons. Es ist uns unverständlich, dass die beiden vorberatenden Kommissionen umgefallen sind und uns solch unsinnige Beschlüsse präsentieren. Zudem würde eine Annahme dieser Anträge bedeuten, den flankierenden Massnahmen erste Priorität einzuräumen. Auch soll der Kantonsrat dem Regierungsrat keinen Blankoscheck für diese Massnahmen geben. Der Kantonsrat soll allfällige Rückbauten im Rahmen des üblichen Strassenbauprogramms beschliessen. Diese Entscheide wollen wir uns von Fall zu Fall offenhalten.

Wir wollen, dass das Projekt so schnell als möglich realisiert wird. Deshalb lehnen wir jede Verzögerungspolitik ab. Die FPS beantragt Ihnen also, den Beschlussesentwurf zu genehmigen und die Anträge der vorberatenden Kommissionen abzulehnen.

*Marta Weiss.* Ich bedaure es sehr, dass ich in der letzten Session dieser Legislatur noch zum Kriegsvokabular greifen muss. Wir Grünen sind konfrontiert mit einem Sperrfeuer von blindgängigen Argumenten, von zwecktaktischen Massnahmen an den Flanken vorbei ins Zentrum, die uns zu einem Vielfrontenkampf gegen die überwältigende Mehrheit des Rates, bestehend aus Reisläufern der Bau- und andern Wirtschaften sowie aus andern Mit- und Überläufern zwingen. Blindgang-Argument Nummer 1: Die strukturpolitische Bedeutung dieser Strasse. Die Wirtschaft der Region Solothurn brauche diese Strasse. Da ist sicher zunächst der Tiefbau angesprochen. Wir fragen aber, wieso der Tiefbau weiterhin vom Staat alimentiert werden soll, warum nebst der N5, der Bahn 2000, dem hohen Sanierungsbedarf des gesamten Strassennetzes und bevorstehenden massiven Ausgaben der öffentlichen Hand im Bereich der Wasserversorgung nun zusätzlich neue Projekte bewilligt werden sollen. Die Wirtschaftsförderung, wie wir sie verstehen, geht nicht über den Strassenbau, sondern über Arbeitsplätze, die langfristig erhalten werden können. Seit die Wirtschaftskrise bei uns tobt, haben Schweizer Unternehmen im Ausland über 300'000 Arbeitsplätze geschaffen. Wenn sie nicht hier geschaffen wurden, so nicht, weil wir die Westtangente nicht rechtzeitig bereitstellten, da gibt es grössere Zusammenhänge. Gesetzt der Fall, im Obach-Quartier können tatsächlich zusätzliche Unternehmen angesiedelt werden. Die Frage ist, warum sie mit einer teuren Erschliessungsstrasse bedient werden müssen. Es tönt vielleicht etwas einfach, aber das Quartier wird immerhin von zwei Eisenbahnlinien erschlossen; nun

müsste man in den Feinverteiler investieren, aber das wird wohl als zu teuer und kaum lohnend befunden. Wir sind aber sicher, dass diese Variante nicht 80 Mio. Franken kosten würde und intelligenter wäre. Es fragt sich auch, ob die andern Regionen und Gemeinden willens sind, das Projekt mitzufinanzieren. Das wird sich weisen.

Blindgang-Argument Nummer 2: Es wird gesagt, die Westtangente fördere den öffentlichen Verkehr und entlaste die Stadt. Auch das ist Sand in die Augen gestreut. Mit einer höchst unsicheren Sperrung der Wengibrücke – ich glaube nicht daran, dass dies unsere Generation noch erlebt, denn zuerst muss ja dann noch die Rötibrücke saniert werden – wird der öffentliche Verkehr nicht gefördert. Förderung des öffentlichen Verkehrs heisst gleich lange Spiesse zwischen Strasse, Schiene und öV, heisst Kostenwahrheit im Verkehr. Es bräuchte als weitere Massnahme einen rigorosen Abbau der Parkplätze auf Stadtgebiet. Statt dessen erleben wir mit der N5 und der zunehmenden Mobilität einen Zuwachs an Verkehr. Schon bei der N5 ging man nicht ganz korrekt mit der Wahrheit um, als es hiess, die N5 werde Solothurn vom Durchgangsverkehr entlasten. Man wusste damals schon, dass vor allem der hausgemachte Verkehr die Stadt belastet. Die sogenannte Entlastung West entlastet keine Strasse langfristig und spürbar. Stellen Sie sich einmal vor: Der Verkehr auf der Luzernstrasse, für die die grösste Entlastung prognostiziert wird, wird über den ganzen Tag verteilt, so dass statt alle 2,5 nur noch alle 4 Sekunden ein Auto durchfährt. Eine solche Entlastung ist nicht spürbar. Dank der Westtangente werde der Verkehr auf der Werkhofstrasse nur noch etwa so stark wie jener jetzt auf der Bielstrasse sei. Wer die Bielstrasse kennt, weiss, dass dies keine ruhige Strasse ist. Zum vornherein wird es mehr Verkehr auf der Biberiststrasse geben; ich bestreite, dass dies «nur» 600 Fahrzeuge mehr sein werden, weil die Sogwirkung der schnellen Strasse über die Aare Richtung Grossverteiler im Norden um einiges grösser sein wird. Wenn auf der Bürenstrasse der Verkehr mehr als doppelt so gross sein soll, so können wir dem nichts abgewinnen, schon gar nichts bezüglich Förderung des öffentlichen Verkehrs. Blindgang-Argument Nummer 3: Die Westtangente sei umweltverträglich. Diese Behauptung erstaunt im Kanton Solothurn nicht, ist aber trotzdem aus der Luft gegriffen. Es besteht keine Umweltverträglichkeitsprüfung, und es wird selbstverständlich davon ausgegangen, dass die Luft weiterhin schlechter wird, dass neue Quartiere mit Lärm und Abgas belastet und Boden und Gewässer verseucht werden. Wir können bezüglich einer späteren Umweltverträglichkeitsprüfung auch kein Vertrauen in die Regierung haben. Ich erinnere daran, dass auch bei der N5 ein bestechender Umgang mit der Umwelt vorgespurt wurde und die Regierung dann zum Schluss kam, nur das Befahren dieser Strasse sei nicht umweltverträglich, weil Bundesangelegenheit, der Bau jedoch sei es. Egal, zu welcher Gesetzesauslegung man in diesem Fall kommen wird: Wir tolerieren keine vorsätzlich und offensichtlich umwelt- und menschenschädigenden Projekte mehr, und wir werden alles daran setzen, solche zu verhindern und Kopf und Herz für eine neue, zukunftsfähige Lösung zu öffnen.

*Kurt Fluri.* Ich benütze die Gelegenheit, im Namen der Stadt Solothurn und im Namen der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung herzlich zu danken, nämlich der Vorsteherin des Bau-Departements und dem Amt für Verkehr und Tiefbau für die sehr gute Vorlage sowie all jenen, die das Projekt befürworten.

Es ist tatsächlich ein jahrzehntealtes Problem. Ich entsinne mich noch, dass drei Westtangente geplant waren – das alte Spital hätte der sogenannten inneren Westtangente weichen müssen, und auch anderes in der Stadt würde nicht mehr stehen. Die Vorlage der 70er Jahren wurde dann wesentlich optimiert. Kantonsrat Schläfli, es handelt sich jetzt nicht mehr um die gleiche Vorlage. Hätte man sie vor 20 Jahren realisiert, bestünden jetzt wesentliche Nachteile; diese konnte man im vorliegenden Projekt eliminieren. Insbesondere danke ich der SP-Fraktion, die über ihren Schatten gesprungen ist. Ich muss allerdings etwas schmunzeln, wenn sie jetzt den Durchbruch der beiden Geschäfte auf ihre Fahne heften will. In aller Bescheidenheit: Was die SP jetzt als von ihr eingebracht bezeichnet, war schon lange Bestandteil der beiden Projekte. Es sind Gesamtverkehrsprojekte, die per definitionem flankierende Massnahmen beinhalten. Im Fall Olten sind sie im Verkehrsrichtplan enthalten, im Fall Solothurn ist die Schliessung der Wengibrücke fester Bestandteil des Projekts, und zwar seit Jahren: Die Einwohnergemeinde Solothurn bzw. der Gemeinderat hat das Projekt am 17. September 1991 aufgrund einer Vernehmlassung eingegeben. Auch das Leitbild der Stadt Solothurn und der Zonenplanentwurf beinhalten die flankierenden Massnahmen. Aber lassen wir der SP die Freude; wir übernehmen sie. Hauptsache ist, dass die beiden Vorhaben durchkommen.

Die Einwohnergemeinde Solothurn wird sich überzeugt für die flankierenden Massnahmen einsetzen, sie liegen alle auf ihrem Gebiet, Ruedi Rüegg; andere Gemeinden haben dazu nichts zu sagen. Die Finanzierung des Anteils der Stadt ist schon lange im Finanzplan enthalten und gesichert. Der Gemeinderat nahm den Kredit in jeden Finanzplan und in jedes Budget im Verhältnis zwei zu eins gegen den Widerstand der SP und der Grünen auf.

Die Grünen sind gedanklich noch nicht soweit. Frau Weiss, die Geschichte zeigt, Kriege gibt es dann, wenn man auf Dogmen beharrt. Rationale Betrachtungsweisen erübrigen Kriege und damit auch Kriegsrhetorik. Ich lade Sie herzlich ein, das Projekt Entlastung West gelegentlich rationaler anzuschauen. Dann kämen vielleicht auch Sie zum Schluss, dass das Gewerbegebiet Obach und insbesondere die Weststadt nicht anders erschlossen werden können. Die Wohnquartiere, die Sportplätze, das Schulhaus Brühl kann man nicht mit dem Velo oder irgendwelchen Bahnanschlüssen erschliessen. Das Verkehrsaufkommen ist viel zu gross. Sogar wenn umgesetzt würde, was die SP kürzlich vorschlug, nämlich aus dem Gewerbegebiet Ob-

ach ein Wohngebiet zu machen, würde daran nichts wesentlich ändern; die Qualität des Verkehrs wäre anders, die Quantität bliebe etwa die gleiche. Bekanntlich verfügen auch Leute, die dort wohnen, über ein Auto. Frau Weiss und mit ihr die Grüne Fraktion müssten sich auch Gedanken darüber machen, wie anders die Vorstadt entlastet werden sollte. Würde die Wengibrücke ohne weiteren Aareübergang geschlossen, würde das Problem nach dem Schwarzpeterprinzip auf die übrigen Verkehrswege in und um die Stadt Solothurn verlagert. Den Mehrverkehr hätten dann andere Quartiere. Die Abfahrt von der N5 in die Bürenstrasse bringt natürlich Mehrverkehr, aber die N5 kommt, ob wir nun die Westumfahrung erstellen oder nicht, ist sie doch Bestandteil des Projekts N5 oder A5. Heute konnte man in der Tagespresse lesen, dass sich die Grünen auch noch Sorgen um das Gewerbe und die Wirtschaft in der Innerstadt machen. Sie sagen, mit der Westumfahrung würden vor allem Einkaufszentren am Rand der Stadt gefördert. Es ist mir ziemlich neu, dass sich die Grünen um Gewerbe und Wirtschaft in der Stadt Solothurn kümmern. Wenn es darum ging, Parkplätze zu erhalten oder ein Parkhaus Vorstadt zu realisieren, was ebenso eine Förderung des öffentlichen Verkehrs wäre – Stichwort Park and Ride –, so waren die Grünen bisher immer an vorderster Stelle, dies zu torpedieren. Deshalb fahren die Leute halt nach wie vor nach Langendorf über die verstopfte Wengibrücke und an die Bahnhöfe Oensingen, Bätterkinden und Biberist. Das ist offenbar Grüne Politik. Ihre Tränen sind Krokodilstränen.

Ein Wort zur Freiheitspartei: Ruedi Rüegg, ich bitte dich, die Vorlage noch einmal zu lesen. Dann wirst du sehen, dass die flankierenden Massnahmen entlang der T5 nicht auf die Projektentlastung Solothurn West zurückzuführen sind, sondern auf die A5. Also kann nicht irgendeine Gemeinde im Leberberg flankierende Massnahmen und damit die Entlastung Solothurn West verhindern. Die Stadt Solothurn selber ist entschlossen, das Projekt mitsamt den flankierenden Massnahmen umzusetzen. Die Realisierung in fünf Jahren gemäss Vorschlag Regierungsrat erachten wir als durchaus realistisch, insbesondere auch deshalb, weil die Massnahmen zonenplanerisch bereits vorgesehen sind.

Ich bitte all jene, die heute noch gegen das Projekt sind, es sich noch einmal anzusehen; sie werden sehen, dass es redimensioniert und optimiert wurde und keine wesentliche Vergrösserung der Verkehrsfläche vorsieht. Sie werden auch sehen, dass es eine einmalige Gelegenheit ist, die Vorstadt, den Storchenplatz und das Westbahnhofquartier zu entlasten und neu zu gestalten. Sie werden ferner auch sehen, dass das Projekt per saldo nicht nur wirtschaftsfreundlich ist, sondern vor allem menschenfreundlich, und das ist schliesslich das wichtigste, dafür politisieren wir ja auch.

*Margrit Schwarz.* Ich danke Kurt Fluri, dass er so gut im Bilde ist darüber, was Grüne Politik ist, sich damit befasst und meint, er wisse alles. Aber ich erinnere daran: An einer Informationsveranstaltung der Stadt Solothurn über dieses Projekt – unter anderen waren Herr Fluri als Stadtpräsident und Kantonsrätinnen und Kantonsräte der Stadt Solothurn dabei – sagte der Verkehrsplaner ganz deutlich, es würde auch genügen, wenn man nur die flankierenden Massnahmen realisierte; die Westtangente brauche es nicht unbedingt. Wenn das ein Verkehrsplaner sagt, der wahrscheinlich kein Grüner ist, ist weiss es nicht, dann könnte man ja zuerst die flankierenden Massnahmen realisieren. Sollte es damit immer noch nicht gehen, dann könnte man über die Westtangente reden.

*Franz Eggenschwiler.* Kurt Fluri sagte es bereits: Wir haben einen Klassiker auf dem Tisch. Zur Vorlage selber möchte ich mich nicht im Detail äussern, da ich als Verkehrsplaner ohnehin verdächtig und erst noch durch meine Herkunft erblich belastet bin. Ich durfte nämlich schon als Bub mit meinem Vater die verschiedenen Varianten – innere, äussere, mittlere Westtangente – besichtigen gehen, als junger Ingenieur hatte ich dann Gelegenheit zu prüfen, ob zwei, vier oder sogar acht Spuren zu bauen seien. Heute, nach über 30 Jahren, liegt nun ein ausgereiftes Projekt vor, das auf die heutigen Verkehrsbedürfnisse zugeschnitten ist, den schwächeren Verkehrsteilnehmer (Velofahrer und Fussgänger) und den öffentlichen Verkehr gleich stark berücksichtigt wie den motorisierten Verkehr – also gleich lange Spiesse, Frau Weiss –, die Umweltbelastung in den Wohngebieten generell verringert und die Standortgunst für eine ganze Region verbessert. Es stellt eine wirtschaftliche Lösung dar. Wir müssen nun im Hinblick auf die Abstimmung mit einem Ja demonstrieren, dass der Rat gewillt ist, positive Zeichen zu setzen und für den Kanton einzustehen.

*Jörg Kiefer.* Was Frau Schwarz an der Orientierung der Stadt gehört hat, entspricht wohl eher Wunschdenken. Natürlich kann man die flankierenden Massnahmen für sich allein realisieren, aber ich bitte, dabei auch die Auswirkungen zu bedenken: Wir haben am Vorstadtfest im letzten Sommer simuliert, was es bringt, wenn die Wengibrücke geschlossen wird. Alle Dörfer rund um die Stadt merkten, dass offenbar etwas im Gange ist.

Noch etwas zu den Worten der SP-Fraktion, die ich mit Freude und Überraschung zur Kenntnis genommen habe. Die Freude eines Solothurner Vorstädtlers bezieht sich auf die offensichtliche Kehrtwende, die bei der SP im Gang ist, die Überraschung darauf, dass die SP jetzt plötzlich zu den Förderern dieser Strassenprojekte gehören will. Wer sich in der Stadt Solothurn mit diesen Fragen seit zwanzig Jahren auseinandergesetzt hat, auch mit der SP und vor allem mit einzelnen Exponenten, die ihre Meinung noch gar nicht geändert haben, der weiss, was das bedeutet. Es gibt auch noch eine etwas andere Sicht, aber es ist schön,

wenn jetzt alle am gleichen Strick ziehen. Mindestens ebenso wichtig wie die Hartnäckigkeit der Gegner war die Hartnäckigkeit der Befürworter dieses Projekts.

*Hans-Ruedi Wüthrich.* Wenn man nach dreissig Jahren Planung und verkehrspolitischem Streit einen Konsens findet, ist es schon eine etwas merkwürdige Schlussfolgerung zu sagen, es sei ein Blindgänger geboren worden. Mir kommt es eher wie ein verkehrspolitischer Frieden vor. Es mussten verschiedene Seiten über ihren Schatten springen; die rechte, weil sie Angst hat, mit den flankierenden Massnahmen würde das Projekt verhindert, die linke wollte verständlicherweise die Zusicherung, dass die flankierenden Massnahmen realisiert werden und nicht nur das nackte Strassenprojekt. Es ist ein Geschäft, das auf gegenseitigem Vertrauen beruht. Nach langem brachten wir es wieder einmal fertig, uns zusammenzuraufen, indem wir uns aufeinanderzubewegten. Ich hoffe, das sei auch ein Signal für weitere Geschäfte.

*Andrea von Maltitz.* Ich zeige Jörg Kiefer gern, dass er recht hat: Es ist nicht die ganze SP-Fraktion umgeschwenkt, und es gibt noch sogenannte Hardliner. – im Unterschied zum Projekt Olten existiert für das Projekt Solothurn bereits ein Umweltprüfungsbericht, wenn auch erst der ersten Stufe. Dieser Bericht stuft die Entlastung West wie folgt ein: Falls die Umlagerung wirklich klappt, ist mit einer Abnahme der Luft- und Lärmbelastung an der Wengiachse und mit einer Zunahme entlang der neuen Verkehrsachse zu rechnen. Im besten Fall also ein Nullsummenspiel. Allerdings steht in den Sternen, wieso statt heute pro Tag 23'000 Fahrzeugen auf der Wengiachse nur noch 14'000 Fahrzeuge auf der Westtangente fahren werden. Wohin soll eigentlich das vom Verkehrsamt prognostizierte Drittel Mehrverkehr abfliessen?

Einen Vorteil bringt das Strassenprojekt mit sich, das ist mehrmals erwähnt worden, nämlich die Sperrung der Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr. Als zweiter Vorteil wurde genannt, dass die grösste Baulandbrache mit Mitteln von Bund und Kanton erschlossen werde. Aber braucht es diesen zusätzlichen Raum für Industrie und Gewerbe tatsächlich? Auf Stadtboden stehen ja heute schon etliche Gebäudekomplexe leer, wie etwa die der Roamer und zum Teil der Ascom. Hier und auf den bereits erschlossenen Arealen könnten bis zu 3000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Selbst der grösste Optimist glaubt ja wohl kaum, dass es in den nächsten dreissig Jahren mehr als 3000 Arbeitsplätze geben wird. Eine Wohngegend, wie die SP sie sich in der Stadt Solothurn vorstellt, könnte dagegen peu à peu von Norden her erschlossen werden. Es wäre also nicht unbedingt nötig, die Westtangente zu bauen. Grosse Belastungen durch die Westtangente entstehen an der Bürenstrasse, am Bahnhofplatz, bei der Freizeitanlage der Badi und der Cis-Halle. Um die Auswirkungen der Westtangente für Solothurn zu mildern, hat die Planungskommission eine ganze Reihe von Massnahmen vorgeschlagen. Diese Massnahmen werden allerdings nochmals etwa 10 Mio. Franken kosten, die erst noch in den Finanzplan aufgenommen werden müssen, dafür hat die Stadt noch kein Geld zurückgelegt. Ohne am guten Willen zweifeln zu wollen, Herr Fluri, was ist die Aufnahme in den Finanzplan angesichts der leeren Kassen wert?

Auch in Solothurn gibt es Alternativen. So die Sperrung der Wengibrücke nachts, die auch schon verlangt wurde, eine vernünftige Parkraumbewirtschaftung, sprich Reduzierung der Parkplätze, sowie das regionale Verkehrskonzept. Mit dem regionalen Verkehrskonzept ist vorgesehen, nur noch so viele Fahrzeuge in die Stadt zu lassen, als stadtverträglich ist. Dieses Konzept scheiterte vor allem am Widerstand der Agglomerationsgemeinden, die den Stau lieber auf Stadtboden als bei sich sehen. Die vorgesehenen flankierenden Massnahmen gehen zum Teil in die genau gleiche Richtung, und daher fehlt mir der Glaube, sie würden so bald fertiggestellt.

Das Projekt sei gegenüber den vorherigen Projekten optimiert worden, heisst es, von der dreifachen zur einfachen Tangente, von der vier- zur zweispurigen Strasse. In diesem Sinn könnte das Projekt noch einmal optimiert werden, indem man zuerst die flankierenden Massnahmen realisiert und dann weiter schaut. Sollte eine Westtangente dann noch nötig sein, könnten das unsere Nachfolgerinnen und Nachfolger in diesem Saal in zehn oder zwanzig Jahren immer noch beschliessen.

*Eva Gerber.* Zunächst danke ich Hans-Ruedi Wüthrich, der offenbar erkannt hat, worum es heute geht. Zu Jörg Kiefer: Auch ich bin Vorstädterin und habe deshalb die gleiche Legitimation, zu dieser Sache zu sprechen. Herr Kiefer warf der SP vor, eine Kehrtwende gemacht zu haben. Wir hörten vorhin von Kurt Fluri die Geschichte dieser Strassenprojekte – innere, äussere Westtangente, Planierung des alten Spitals usw. –; von flankierenden Massnahmen war zu jenem Zeitpunkt keine Rede. Heute liegt eine Gesamtverkehrslösung vor, die flankierende Massnahmen enthält. Die SP setzte sich damit intensiv auseinander und kam zum Schluss, dass die Vorteile überwiegen und das Volk jetzt endlich die Chance haben soll, zu entscheiden, ob es die Gesamtverkehrslösung wolle oder nicht und auch bereit sei, den Preis dafür zu zahlen. Darum geht es heute. Offenbar hat Jörg Kiefer ein Problem insofern, als für ihn ein Wahlkampfthema verlorengegangen ist, wenn die SP nun einer vernünftigen Verkehrspolitik zustimmt.

*Cornelia Füeg,* Vorsteherin Bau-Departement. Ich habe vorhin bereits zu beiden Projekten gesprochen und verzichte deshalb auf das Wort.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Die Weiterberatung erfolgt morgen.

---

4/97

**Änderung der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 1. Oktober 1962**

Es liegen vor:

- a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 7. Januar 1997 (siehe Beilage).
- b) Änderungsantrag der Finanzkommission vom 12. Februar 1997 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrates.

Eintretensfrage

*Edi Baumgartner*, Sprecher der Finanzkommission. Mit der Finanzierung der beiden Vorlagen beschreitet der Kanton Neuland, indem dem Stimmbürger klar aufgezeigt wird, welche Leistungen er erhält und wie diese Leistungen finanziert werden. Die Finanzkommission ist der Meinung, angesichts der angespannten Finanzlage, die sicher noch lange anhalten wird, müsse auch für zukünftige Investitionen dieser Weg beschritten werden. Die Leistungen für den Stimmbürger sind die Entlastung West in Solothurn und die Entlastung der Region Olten inklusive flankierende Massnahmen. Finanziert werden diese Leistungen mit einem Zuschlag zur Motorfahrzeugsteuer von 20 Prozent für etwa 15 Jahre, dies nach heutigem Wissensstand. Weil dies eine ehrliche Finanzpolitik ist, unterstützt die Finanzkommission die Verknüpfung der beiden Vorlage mit der Finanzierung.

Bei der Vorlage Motorfahrzeugsteuerzuschlag wurden vorab zwei Punkte diskutiert, nämlich die Höhe des Zuschlags und dessen verbindliche zeitliche Befristung. Zur Höhe des Zuschlags: Die 20 Prozent sind eher zufällig oder willkürlich, sie entsprechen nämlich genau der Kompetenz des Kantonsrats. Es gibt aber auch materielle Begründungen: Der Regierungsrat geht davon aus, dass die beiden Strassenprojekte in 15 Jahren realisiert werden können. In diesem überblickbaren Zeitraum muss der Kanton Solothurn Nettoinvestitionen von rund 150 Mio. Franken tätigen. Mit den 20 Prozent gibt es einen jährlichen Zuschlag von 10 Mio. Franken, somit können die beiden Projekte innert 15 Jahren realisiert und kann gleichzeitig die Finanzierung abgegolten werden.

Man könnte sich aus taktischen Gründen auch einen Zuschlag von 10 Prozent überlegen, um die Chancen einer Annahme durch das Volk zu vergrössern. Das hätte aber zwei mögliche Konsequenzen, die von der Finanzkommission abgelehnt werden: Zum einen müsste entweder die Bauzeit auf 30 Jahre verlängert werden, was nicht gut ist, oder die Verschuldung würde ins Unermessliche steigen. Die Finanzkommission findet deshalb aufgrund dieser Überlegungen einen Zuschlag von 20 Prozent richtig.

Zur verbindlichen zeitlichen Befristung: Man kann davon ausgehen, dass die 150 Mio. Franken innerhalb von 15 Jahren bezahlt sind, wenn jedes Jahr 10 Mio. Franken beigebracht werden. Man könnte also im Beschlussesentwurf festhalten, der Zuschlag entfalle nach 15 Jahren automatisch. Wir sind aber noch in einer Phase mit sehr vielen Unbekannten, einerseits im Projektierungsverfahren, aber auch im Plangenehmigungsverfahren und beim Tempo der Realisierung. Nach Meinung der Finanzkommission wäre aufgrund dieser verfahrensrechtlichen, bautechnischen und finanziellen Unbekannten eine verbindliche Befristung auf 15 Jahre wenig seriös. Sie beschloss dann in einem Anfall von Selbstmisstrauen, die Aufhebung des Zuschlags solle nicht durch einen Kantonsratsbeschluss erfolgen, sondern automatisch. Das heisst, nach der Deckung der Nettokosten soll der Zuschlag automatisch aufgehoben werden. Bei diesem Beschluss spielte nicht zuletzt die ehemalige Wehrsteuer, die schrittweise zu einer Bundessteuer umgewandelt wurde, eine Rolle.

Die beiden Vorlagen, die wir nun diskutiert haben, basieren auf einem verkehrspolitischen Konsens der Parteien in diesem Rat; es konnten breite Gräben überwunden werden. Auch die Finanzierung basiert auf einem Konsens, der gegenseitiges Vertrauen benötigt. Wir meinen, dieses Vertrauen sei vorhanden und der eingeschlagene Weg könne weiter beschritten werden. Die Finanzkommission beantragt Ihnen Eintreten und unterbreitet Ihnen einen 20prozentigen Zuschlag ohne verbindliche Befristung.

*Guido Hänggi*. Wir hörten es heute mehrmals, weshalb es eine Entlastung in Olten und in Solothurn braucht. Jetzt müssen wir das noch bezahlen. Erstmals liegt ein Projekt mit einer direkten finanziellen Verknüpfung

vor. Ich finde das richtig; es ist ein Weg, der noch öfters beschritten werden muss. Ich trete heute sogar für eine Steuererhöhung ein, obwohl ich im Wahlkampf stets sagte, das komme nie vor, wenn ich die nächsten vier Jahre noch einmal dabei sein sollte. Warum müssen wir dieser Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zustimmen? Wir haben gar keine andere Wahl. Der Sprecher der Finanzkommission sagte es bereits, es gibt inskünftig auch für andere Projekte keinen anderen Weg, als das Volk zu fragen, ob es das Projekt wolle und auch bereit sei, es zu zahlen. Die FdP findet es auch richtig, keinen Blankoscheck zu geben. Der Kantonsrat kann auch einmal etwas aufheben – er hebt zuwenig auf, schon die Spitalsteuer ist eine ewige Steuer, ebenso die Bundessteuer –, das heisst, wenn die Vorhaben finanziert sind, fällt der Zuschlag weg, ohne Beschluss, ohne weitere Abstimmung. In diesem Sinn steht die FdP hinter dieser Finanzierung und damit auch hinter den Bauvorhaben.

Es braucht aber jetzt, das sehe ich bei uns im Thierstein-Dorneck, wesentliche Überzeugungsleistungen. Der Zuschlag kostet zwar nur eine Tankfüllung Benzin oder ein gutes Nachtessen. Bei uns entscheidet man sich vielleicht eher für ein gutes Nachtessen, wenn man nicht klar sagt, warum auch diejenigen, die die Brücken und Strassen nicht oft benutzen werden, der Steuererhöhung zustimmen sollen. Diese Überzeugungsarbeit muss geleistet werden; ich bin bereit, dabei mitzuhelfen. Sie muss aber nicht nur bei uns, sondern im ganzen Kanton geleistet werden. Bringen wir diese Projekte samt Finanzierung nicht durch die Volksabstimmung, wobei wir Kosten und Finanzierung sowie Zeitrahmen klipp und klar benennen, bringen wir das nicht fertig, so haben wir einen Schritt rückwärts getan. Ich bitte alle, am Strick zu ziehen, damit es gut herauskommt. Hoffen wir das beste!

*Rudolf Nebel.* Die CVP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und ihr mit dem Antrag der Finanzkommission auf materielle Befristung zustimmen. Fünf Gründe bewegen uns dazu. Erstens. Wir erachten die Vorlage nicht als allgemeine Steuererhöhung, sondern als Zuschlag zur Motorfahrzeugsteuer. Das ist auch psychologisch sehr wichtig. Um das klar herauszustreichen und dem Steuerzahler und Stimmbürger transparent darzulegen, bitten wir die Regierung, sobald dem Geschäft Rechtskraft erwachsen ist, in den Rechnungen den Zuschlag, ähnlich wie bei der Spitalsteuer, getrennt auszuweisen und nicht in den allgemeinen Steuerertrag einfließen zu lassen. Zweitens. Es ist wichtig, dass der Ertrag für einen ganz bestimmten, ausgewiesenen Zweck verwendet wird und nicht in die allgemeine Motorfahrzeugsteuerkasse fliesst. Der Stimmbürger und die Stimmbürgerin wissen ganz genau, wofür sie zahlen. Sie kaufen die Katze nicht im Sack. Drittens. Der Zuschlag muss befristet sein. Wenn das Geld für die Finanzierung vorhanden ist, fällt der Zuschlag nach Antrag der Finanzkommission automatisch dahin. Viertens. Der Zuschlag von 20 Prozent scheint zwar hoch zu sein. Wir meinen aber, er sei für den Automobilisten verkraftbar. Man redet von einer Tankfüllung im Jahr. Gewerbebetriebe, aber auch Private mit mehreren Fahrzeugen sollten einmal die Rechnung machen, wieviel teurer es sie zu stehen kommt, wenn sie im Stau stecken und ihr Ziel nicht erreichen. Fünftens. Kernpunkt ist, dass der Hauptnutznießer der beiden grossen Vorhaben auch die Finanzierung zur Hauptsache leistet. Würde das Geld dem allgemeinen Motorfahrzeugsteuerfonds entnommen, würde der übrige Strassenbau und -unterhalt in unverantwortlicher Weise leiden. Dass ein Teil aus allgemeinen Steuermitteln bezahlt wird, und zwar via Gemeinden, ist logisch. Es profitieren alle, auch Velofahrer, der öffentliche Verkehr und Anwohner von Achsen, die entlastet werden. Wir erachten es als richtig, dass die beiden Vorlagen, über die wir eben sprachen, mit dem Zuschlag gekoppelt sind. Wer die Infrastrukturwerke haben will, soll sie auch finanzieren. Nicht zu finanzierendes können wir uns nicht mehr leisten.

Die CVP hat zum Beschlussesentwurf Ziffer 2 einen Antrag eingereicht. Wir werden ihn in der Detailberatung näher begründen. Hier nur soviel zum Grundsätzlichen. Es geht uns darum, dass der ganze Kanton für die beiden Vorhaben Solidarität zeigt und sich die Regionen nicht gegenseitig neutralisieren. Ich sage dies als einer, der, wie mein Vorredner, keiner der beiden Regionen angehört und damit nicht direkt, aber doch indirekt profitiert. Ich werde auch im Dorneck im Sinn der Solidarität für die Annahme dieser Vorlage eintreten. Das Liebäugeln mit einem geringeren Zuschlag, wenn nur ein Werk verwirklicht werden sollte, ist gefährlich. Es bringt dem Steuerzahler nichts. Es kommt mir vor wie das Feilschen in einem arabischen Basar, zumal es sich für den einzelnen nur mit ein paar Fränkli auswirkt. Deshalb unser Antrag, den Zuschlag nicht zu halbieren, sollte nur eine Vorlage angenommen werden.

Ich bitte Sie im Auftrag der CVP, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

*Marta Weiss.* Die Grünen werden der Erhöhung, was Sie sicher nicht erstaunt, nicht zustimmen, und zwar aus drei Gründen. Erstens. Wir finden es grundsätzlich gut, dass neue Projekte wenn schon zweckgebunden finanziert werden. Aber wir können eine Zweckbindung zur Finanzierung neuer Strassen nicht unterstützen. Wir wollen endlich gleich lange Spiesse zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr. Diese Spiesse sind noch lange nicht gleich lang, auch wenn dies immer wieder in Abrede gestellt wird. Der zweite Grund ist die zusätzliche Belastung des Strassenbaufonds durch die neuen Strassenprojekte, die ja auch unterhalten werden müssen. Schon jetzt kann der Sanierungsbedarf nur noch zur Hälfte gedeckt werden. Das ist beim Strassenbauprogramm immer wieder ein Diskussionspunkt. Nun vergrössern wir die Infrastruktur erneut, es fallen weitere Unterhaltskosten an, die wir nicht zahlen können. Drittens wenden wir uns grundsätzlich gegen die Finanzierung von Strassen aus allgemeinen Steuermitteln – dazu ist ein Vorstoss von uns hängig. Von den Gesamtkosten von im Moment 350 Mio. Franken werden rund 20 Prozent von den Gemeinden getragen.

Damit sind wir nicht einverstanden. Wenn wir schon einen Strassenbaufonds für die kantonalen Strassen haben, so soll die Finanzierung auch über diesen laufen. Und das Volk soll, wenn es schon über die Projekte befinden kann, auch über die Finanzierung befinden können. Es kann nicht angehen, dass wir sie sozusagen durchs Hintertürchen beschliessen: Das Volk soll wissen, wenn es an die Urne geht, was das Projekt beinhaltet, was es kostet und wie es finanziert wird. Deshalb werden wir in der Detailberatung beantragen, die Änderung der Verordnung dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Die Weiterberatung erfolgt morgen.

---

M 172/96

**Motion Grüne Fraktion: Finanzierung des kantonalen Strassennetzes**

(Wortlaut der am 30. Oktober 1996 eingereichten Motion siehe «Verhandlungen» 1996, S. 636)

Die schriftliche Stellungnahme des Regierungsrates vom 21. Januar 1997 lautet:

Wie die Motionäre richtig feststellen, beruht die Finanzierung des kantonalen Strassenbaus und -unterhalts auf drei Säulen, nämlich: Motorfahrzeugsteuern/Gebühren, Treibstoffzollzuschläge und Gemeindebeiträge. Beim Staat werden demnach keine allgemeinen Steuermittel verwendet, hingegen müssen die Gemeinden solche einsetzen. Die jeweils betroffenen Einwohnergemeinden leisten insgesamt pro Jahr durchschnittlich etwa 3 Mio. Franken an den baulichen Unterhalt und an Aus- bzw. Rückbauten sowie einen Drittel oder etwa 3.5 Mio. Franken an den betrieblichen Unterhalt.

Wir haben wiederholt darauf hingewiesen, dass die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel zur Erhaltung und qualitativen Verbesserung unseres Strassennetzes äusserst knapp sind. Anlässlich der Vorbereitungen für das laufende Strassenbau-Mehrjahresprogramm 1994 – 1998 wurden von den Gemeinden Ausbaubegehren von annähernd 300 Mio. Franken angemeldet. Hinzu kommen noch die gesetzlich vorgeschriebenen Massnahmen für die Luftreinhaltung, den Lärmschutz und den Vollzug der Störfallverordnung. Bekanntlich hat das Volk einen Kredit von 80 Mio. Franken bewilligt, welcher vom Kantonsrat im Rahmen des «Schlanken Staates» schliesslich auf 72 Mio. Franken reduziert wurde. Es können demnach nicht einmal ein Viertel aller wünschenswerten Verbesserungen realisiert werden.

Es ist offensichtlich, dass bei der nun vorgeschlagenen Entlastung der Gemeinden entweder die Motorfahrzeugsteuern erhöht oder das Strassenbauprogramm drastisch reduziert werden müssten. Letzteres wäre in Anbetracht der anstehenden Probleme nicht zu verantworten.

Andererseits zeigt sich gerade in der heutigen Zeit, dass eine Beteiligung der Gemeinden von Vorteil ist, indem jedes Bauvorhaben zwischen Kanton und Gemeindevertretern auf Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und bezüglich des Ausbaustandards abgesprochen werden muss. Damit wird gewährleistet, dass nur das Notwendigste gebaut und unterhalten wird, auf Wünschbares muss mangels Ressourcen verzichtet werden. Bei einer vollständigen Entlastung der Gemeinden würden wohl die Ausbaubegehren ins Unermessliche anwachsen.

Wir sind der Auffassung, dass in der momentanen Lage eine Gesetzesänderung zur Entlastung der Einwohnergemeinden nicht angezeigt ist. Es gilt nämlich auch zu beachten, dass der Kanton die finanziellen Mittel nicht nur für den motorisierten Verkehr einsetzt. Bei der Durchsicht der Strassenbau-Teilprogramme der letzten Jahre fällt auf, dass in grossem Umfange Projekte für die Sicherheit der Radfahrer und Fussgänger sowie für den öffentlichen Verkehr (eigene Busspuren, Haltestellen) realisiert wurden. Zudem zeigen praktisch alle Verkehrszählungen, dass Kantonsstrassen gerade im Innerortsbereich nicht nur dem Durchgangsverkehr, sondern in hohem Masse dem ortsinternen Verkehr dienen. Die heutigen gesetzlichen Grundlagen mit dem Einsatz von Gemeindesteuergeldern gewährleisten, dass nebst den Automobilisten alle übrigen Strassenbenützer wie öffentlicher Verkehr (nur geringer Treibstoffzollbeitrag), Radfahrer und Fussgänger einen entsprechenden Beitrag leisten.

Antrag des Regierungsrates: Nichterheblicherklärung.

*Jürg Liechti.* Es gibt einen Grundsatz der Staatsorganisation, der auch ein gut freisinniger Grundsatz ist: Entscheidkompetenzen und die Verantwortung für die Finanzierung sollen in den gleichen Händen liegen. Oder, etwas plakativ ausgedrückt: Wer zahlt, befiehlt, und wer befehlen will, soll auch zahlen. In diesem Licht betrachtet ist uns der Vorstoss grundsätzlich sympathisch, und wir wollen ihn ohne Ansehen der Per-

sonen, die ihn eingereicht haben, behandeln. Man kann sich allerdings fragen, ob ein solcher Vorstoss allenfalls den notwendigen Bau und Unterhalt der Strassen wegen der Verknappung der Finanzen sabotieren würde. Wir meinen, nein. Solange wir immer noch Gelder aus dem Treibstoffzoll in die allgemeine Staatskasse fliesen lassen können, solange können wir nicht sagen, es sei zu wenig Geld für den Strassenbau vorhanden. Der Vorstoss brächte kurzfristig eine Umverteilung der Gelder zugunsten der Gemeinden und zu Lasten des Kantons. Vermutlich aus diesem Grund ist der Regierungsrat für die Ablehnung des Vorstosses. Der Grundsatz des Vorstosses stimmt aber; im Zug der Aufgabenreform zwischen Kanton und Gemeinden müssen wir sowieso über die Umverteilung von Lasten zwischen Kanton und Gemeinden reden. Dazu gehört auch eine Umverteilung der Strassenbaukosten. Aus diesem Grund ist die freisinnige Fraktion bereit, der Motion als Postulat zuzustimmen – eine Minderheit wäre sogar für die Motionsform – und das Anliegen in die Aufgabenreform Kanton-Gemeinden einfließen zu lassen.

*Roland Heim.* Die CVP wird die Motion ablehnen. Der Kanton braucht ja jetzt schon nur zweckgebundene Gelder für den kantonalen Strassenbau und -unterhalt. Die Gemeinden hingegen haben die Möglichkeit nicht, Spezialsteuern für ihre Gemeindeanteile einzuziehen. Die Motion zielt also gegen die Gemeindebeiträge an die Kantonsstrassen und würde gewisse dringende Projekte verzögern. Viele Änderungen an Kantonsstrassen kommen auch dem Fussgänger, dem Velofahrer, dem öffentlichen Verkehr und den Anwohnern zugute, und diese zahlen ja nicht direkt Motorfahrzeugsteuern und Treibstoffzollzuschläge. Deshalb ist ein gewisser Einsatz von Steuergeldern gerechtfertigt. Weil die Gemeinden weiterhin ihren Teil an die Kosten der Kantonsstrassen tragen sollen – nicht zuletzt, weil die Gemeinden von neuen Linienführungen und Verbesserungen auch profitieren –, lehnen wir die Motion ab.

*Walter Husi.* Die SP-Fraktion ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

*Ursula Grossmann,* Motionärin. Etwas Positives kann ich der regierungsrätlichen Antwort auf unsere Motion entnehmen: Sie macht deutsch und deutlich, dass Bau und Unterhalt des kantonalen Strassennetzes nicht aus einer Spezialfinanzierung bezahlt werden, wie immer wieder glaubhaft gemacht wird. Es werden im Gegenteil beträchtliche allgemeine Steuermittel verwendet. Ansonsten bin ich mit der Antwort nicht glücklich. Ich freue mich zu hören, dass es Leute gibt, die den Vorstoss als Postulat unterstützen würden. Ich wandle ihn daher in ein Postulat um.

Trotzdem noch folgendes: Der Rest der Antwort hat mich erschreckt, es hat mich erschreckt, mit welcher Leichtigkeit der Regierungsrat bereit ist, den Ist-Zustand zu rechtfertigen. Die Projekte, die in der letzten Zeit gebaut oder geplant wurden und für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und auch zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gedacht waren, sind ja eindeutig eine Folge des sich ständig vergrössernden Individualverkehrs. Dass für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen, für die VelofahrerInnen bauliche Massnahmen zu ihrem Schutz getroffen werden, kann wirklich nicht ihnen als Fehler angelastet werden. Schliesslich sind sie durch den immer schnelleren motorisierten Verkehr gefährdet und nicht durch sich selber. Das kantonale Strassennetz ist bisher immer aus allgemeinen Steuermitteln mitfinanziert worden, aus Mitteln, die die Gemeinden einwerfen müssen. Früher wurden die Strassen auf einen hohen Standard ausgebaut, damit schneller gefahren werden konnte. Dann wurden sie zurückgebaut; es wurden Lichtsignalanlagen und dann Kreisel gebaut, jetzt spricht man über Radwege und Fussgängersicherung usw. Die Belastung des Strassennetzes durch den motorisierten Verkehr ist ungleich höher als diejenige durch die FussgängerInnen und VelofahrerInnen. Der gegenwärtige Finanzierungsmodus ist nicht gerecht. Die Regierung verschliesst sich diesem Gedankengang einfach und ist nicht bereit zu überlegen, wie Bau und Unterhalt des Strassennetzes unter gerechteren finanziellen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer gesichert werden könnten. Statt dessen verschanzt sie sich hinter fadenscheinigen Argumenten und unterstellt sogar noch den Gemeinden, unverantwortbare Ausbauwünsche realisieren zu wollen. Das alles lässt mich daran zweifeln, ob die Regierung wirklich bereit ist, dem Verursacherprinzip Nachdruck zu verleihen. Ich bitte Sie, dem Vorstoss in Form des Postulats zuzustimmen.

*Franz Eggenschwiler.* Ich lehne den Vorstoss als Motion ab. Man sollte aber die guten Ansätze herauspicken und sie als Postulat überweisen. Ich habe einen anderen Vorschlag als unser Fraktionssprecher: Die Strasse dient eindeutig zwei Partnern, nämlich den Gemeinden, die ihre Baugebiete erschliessen wollen, und dem Kanton, der dafür zu sorgen hat, dass der Verkehr durch oder besser um Gemeinden geleitet wird. Einerseits zahlt das der Kanton, und zwar über die Verursacher. In den Gemeinden sind es demgegenüber die Steuerzahler. Es bestehen also unterschiedliche Philosophien. Es fragt sich, ob das heutige System gerecht sei oder ob nicht beide Partner ihre Kostenanteile nach dem Verursacherprinzip decken sollten. Mein Vorschlag geht dahin, dass die Gemeinden die Kosten ebenfalls nach dem Verursacherprinzip decken können sollten, indem Parkplätze, die nach der Bauverordnung vorgeschrieben sind, mit einer einmaligen oder jährlichen Gebühr belegt werden, wobei auf der andern Seite die Steuern zu senken wären. Es ist natürlich politisch umstritten, ob das Verursacherprinzip zur Kostendeckung öffentlicher Aufgaben soweit gehen soll. Man müsste sich dann ja auch fragen, ob Eltern schulpflichtiger Kinder ihre Bildungskosten verursachergerecht zahlen sollen (das Beispiel ist sicher nicht unbedingt gut, zeigt aber die Problematik). Wenn das Verursa-

cherprinzip angewandt werden soll, sollte unbedingt auch geprüft werden, ob die Subventionierung von Abonnements des öffentlichen Verkehrs nach neuem öV-Gesetz nicht auch verursachergerecht abgewälzt werden sollten. Trotz der vielen Vorbehalte fordere ich den Regierungsrat auf, einmal über diese Punkte nachzudenken. Ich stimme einer Überweisung als Postulat zu.

*Rolf Grütter.* Wir reden hier über das Verursacherprinzip. Dieses wird immer von verschiedenen Seiten angeschaut. Aber jetzt reden wir unter anderem über die Treibstoffzollerträge. Diese Mittel leitet der Bund seit Jahren in die allgemeine Bundeskasse um, und zwar in erheblichem Ausmass pro Jahr. Die Kantone folgten ihm darin. Wenn die Zweckbindung aufrechterhalten worden wäre, müssten wir uns heute nicht darüber unterhalten, aus welchem Fonds der Unterhalt unserer Kantonsstrassen finanziert werden soll. Auch dessen muss man sich bewusst sein, wenn man über das Verursacherprinzip redet. Darüber redet aber niemand; es scheint selbstverständlich zu sein, dass ein Teil der Erträge, die vom Individualverkehr erbracht werden, auf Bundesebene in die allgemeine Bundeskasse fliessen, um andere oder ausbleibende Steuermittel zu ersetzen und grosse Löcher zu stopfen. Der Kanton tut genau das gleiche. Im Kanton werden, wenn ich es richtig im Kopf habe, immerhin 10 Mio. Franken pro Jahr in den allgemeinen Topf umgeleitet, also gleichviel, wie wir jetzt mit dem 20prozentigen Zuschlag auf der Motorfahrzeugsteuer einnehmen wollen.

*Marta Weiss.* Ich habe einen anderen Vorschlag, wie man die Zweckbindung beim Treibstoff wieder erreichen könnte: Man könnte die Erträge zur Verbilligung der Krankenkassenprämien einsetzen.

*Ulrich Bucher.* Ich möchte wieder auf das Thema zurückkommen. Grundsätzlich stimme ich der Haltung Jürg Liechtis zu: Das Problem muss im Zusammenhang mit der Aufgabenreform gelöst werden. Ursprünglich wollte man die Gemeinden verpflichten, Erschliessungen, von denen auch sie profitieren, mitzufinanzieren. Aber dieser Aspekt ist jetzt weitgehend vom Tisch. Die Kantonsstrassen wurden für die Gemeinden inzwischen zur Last, und in diesem Sinn müssen wir die Sache etwas anders ansehen. Tut man dies gleichzeitig mit der Aufgabenreform, müsste auch standardisiert werden, wie die Kantonsstrassen ausgebaut werden sollen, damit Prestigeprojekte in den Gemeinden tatsächlich wieder von den Gemeinden bezahlt werden und nicht das grosse Wunschkonzert beginnt. Wenn man sich so einigen kann, sind wir auf dem richtigen Weg. In diesem Sinn bitte ich Sie, das Postulat zu unterstützen.

*Cornelia Füeg,* Vorsteherin Bau-Departement. Im Zusammenhang mit der Aufgabenreform ist vorgesehen, den Unterhalt der Kantonsstrassen im Bereich der Gemeinden ganz dem Kanton zu überbinden – eine entsprechende Vorlage des revidierten Strassenbaugesetzes liegt pfannenfertig vor, doch konnten wir sie noch nicht vorlegen, weil wir im Moment noch kein Kompensationsgeschäft haben. Der Kanton würde an die Gemeinden rund 4 Mio. Franken verlieren, und diese müssen dies kompensieren. Doch zuerst müssen wir etwas finden.

Die Motion spricht aber nicht nur vom Unterhalt, sondern auch vom Bau. Würde nun das Postulat tel quel überwiesen, würde der Kanton 10 Mio. Franken an die Gemeinden verlieren – da wundere ich mich etwas über die Haltung meiner Partei. Die Diskussion zeigt aber, wie wichtig es ist, das Anliegen im Rahmen der Aufgabenreform zu lösen, und daran arbeitet man nun.

*Josef Goetschi,* Präsident. Wir stimmen über ein Postulat ab.

Abstimmung

Für Annahme des Postulats Grüne Fraktion

60 Stimmen

Dagegen

57 Stimmen

P 170/96

### **Postulat Oswald von Arx: Kombiniertes 3-Kreisel-Modell für Olten**

(Wortlaut des am 30. Oktober 1996 eingereichten Postulats siehe «Verhandlungen» 1996, S. 635)

Die schriftliche Stellungnahme des Regierungsrates vom 21. Januar 1997 lautet:

Für die Beurteilung steht ein Arbeitspapier des Konzeptverfassers H.R. Künzler zur Verfügung. Es enthält Systempläne zur vorgeschlagenen Verkehrsführung mit Kurzkommentaren.

Mit der Bezeichnung «Kreisel» wird ein Begriff verwendet, der in jüngerer Zeit als Regime-Merkmal für Einzelknoten verwendet wird. Kreiselösungen haben vielerorts Verbesserungen gebracht und sind politisch akzeptiert. Das vorgeschlagene Konzept hat allerdings kaum etwas mit der entsprechenden Knotenphiloso-

phie zu tun. Vielmehr handelt es sich um ein in die Fläche ausgebreitetes Einbahnsystem, in dem die Knoten nach wie vor klassisch, z.T. mit eingeschränktem Regime, betrieben werden. Mit dem «missverständlichen» Begriff werden zudem Vorteile suggeriert, die – wie nachfolgend dargelegt – nicht zutreffen oder mit grossen Nachteilen erkauft werden.

Das Konzept verfolgt das Primat einer möglichst hohen Leistungsfähigkeit. Es kann nicht der Sinn eines innerstädtischen Netzes im dicht genutzten «Weichteil» sein, vor allem den übergeordneten motorisierten Verkehr zu bewältigen. Ein solches Konzept widerspricht zum vornherein den verkehrspolitischen und raumplanerischen Zielsetzungen des Kantons und der Stadt. Es widerspricht auch in weiten Teilen den verkehrspolnerischen Prinzipien einer hierarchischen Netzbildung und den neuzeitlichen Vorstellungen einer angebotsorientierten Verkehrsplanung.

Die Vermischung der Verkehrsfunktionen «Verbinden/Durchleiten» und «Erschliessen» führt zu vermehrten Konflikten und entsprechend erhöhtem Unfallrisiko, insbesondere auf heute verkehrsarmen Strassenabschnitten. Das Konzept führt zum eigentlichen «Missbrauch» heute funktionsgerechter Erschliessungsstrassen (Belchen-, Jura-, Bahnhofstrasse, Postgasse, Amthausquai-Nord). Nicht realisierbar ist die Beanspruchung des Bahnhofsvorplatzes für den übergeordneten Verkehr.

Aus Platz- und Betriebsgründen ist eine Überlagerung mit der eigentlichen Bahnhofsvorfahrt nicht möglich. Eine zeitgemässe Bedienung des öV-Umschlagplatzes (Busbahnhof, Personenein-, und -auslad, Taxivorfahrt, Zweirad- und Fussgängerkonzentration; etc.) würde praktisch hinfällig, eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs als Beitrag zur Lösung der Verkehrssituation illusorisch.

Eindeutig ungenügend sind die Platzverhältnisse und geometrischen Gegebenheiten für ein derartiges Verkehrsregime auch in einzelnen Strassenzügen (Postgasse, Bahnhofstrasse). Verschiedenartige Strassenquerschnitte und die Unausgewogenheit in der Leistungsfähigkeit der einzelnen Netzteile führen zu Störungen im Verkehrsfluss.

Einbahnsysteme führen generell zu Mehrwegen und Umwegfahrten und damit zu einem grösseren Bedarf an Verkehrsfläche. Im vorgeschlagenen Konzept ist dies besonders gravierend, weil starke Hauptverkehrsströme davon betroffen sind und damit die Summe der zusätzlichen Verkehrsleistungen massiv erhöht wird.

Der ohnehin knappe Raum lässt keine aufwertenden städtebaulichen Aussenraumgestaltungen mehr zu. Auch fehlen die Flächen für den ausreichenden Schutz der Fussgänger und Zweiräder.

Die komplizierten Umwegfahrten – die Zweiräder müssten übrigens zwangsläufig in den Fluss eingebunden werden – werden deutlich, wenn bestimmte exemplarische Verkehrsbeziehungen nachvollzogen werden:

- Wangen-Trimbach: Handelshofkreuzung für diese Beziehung nicht benutzbar
- Unterführungsstrasse-Innenstadt/Amthausquai Süd
- Aarburgerstrasse-Unterführungsstrasse: Der Knoten Postplatz kann aus dieser Richtung gar nicht befahren werden.

Die Einbahn-Verkehrsführung mit ausgeprägten Umwegbeziehungen verstärken den Druck auf die Quartiere. Der Fluchtverkehr wird zunehmen (Säli-, Schöngrundquartier, Brückenstrasse Trimbach). Komplizierte Umwegfahrten erschweren zudem die Orientierung, die nur mit aufwendiger Signalisierung und Wegweisung in den Griff zu bekommen ist. In Anbetracht der Dichte der Zielorte in einer Innenstadt (Parkplätze, Sondernutzungen) ist der Wegweisungsbedarf kaum zu bewältigen. In Einbahnstrassen ist zudem erfahrungsgemäss das Fahrverhalten durch eine geringere Konzentration des Lenkers geprägt, weil er im Unterbewusstsein keine Konflikte durch Gegenverkehr erwartet. Dies führt in der Tendenz zu höheren Geschwindigkeiten und zu neuen Konflikten und Gefahren (Erschliessung, Fussgänger, etc.). Das vorgeschlagene Konzept weist wie alle derartigen Modelle keinerlei Flexibilität im Hinblick auf Teilsperren oder Umleitungen (Baustellen, Unfälle, etc.) auf.

Der Konzeptverfasser geht zu Recht davon aus, dass das Regime nicht ohne Steuerungsanlagen zu betreiben ist. Er spricht sogar von einer «intelligenten», prozessgesteuerten Verkehrsleitungsanlage, ohne auszuführen, wie eine solche im konkreten Fall auszulegen wäre.

Der motorisierte Verkehr würde in den meisten Knoten konfliktfrei geführt. Allerdings wird dies u.a. sowohl bei der Handelshofkreuzung wie auch beim Postplatz zum vornherein nicht vollständig erreicht. Es kommen neue Konfliktpunkte (Kreuzungen, Einfahrten) mit Rückstaugefahr dazu. Das Regime bedingt auch eine grosse Häufung von Spurwechseln in zwei- und dreistreifigen Abschnitten. Die einzelnen Verflechtungstrecken sind z.T. sehr kurz, so dass ein Betrieb ohne koordinierte, flächendeckende Steuerung unmöglich ist (abgesehen von der grossen Gefährdung der Zweiräder). Entscheidend kommt dazu, dass die Vielzahl von Fussgängerbeziehungen in einer Innenstadt Strassenquerungen bedingen, die ebenfalls mit einer koordinierten Steuerung abgesichert werden müssten. Tatsächlich ist also eine komplexe neue Verkehrssteuerung notwendig, die selbst bei «intelligentester» Auslegung nicht alle Zielkonflikte zu lösen vermag. Es bedingt eine totale Neukonzeption (Steuerung inkl. Aussenanlagen) mit entsprechend hohen Kosten in Millionenbeträgen. Der Konzeptverfasser geht davon aus, dass das Gesamtverkehrskonzept mit neuem Aareübergang später trotzdem realisiert werden kann. Dementsprechend wird sich das Regime wieder ändern und entsprechende Kosten fallen erneut an.

Höhere Verkehrsleistungen führen zu erhöhten Abgasemissionen und insgesamt zu einer schlechteren Umweltbilanz. Die Lärmbeeinträchtigungen in heute verkehrarmen Strassen nehmen zu und die Wohnqualität entsprechend ab.

Wir sehen im Konzeptvorschlag Künzler grosse Nachteile bezüglich Stadtentwicklung, Verkehrssicherheit und Umwelt. Er vermag deshalb auch als Übergangslösung nicht zu befriedigen, abgesehen von den nicht zu unterschätzenden Kosten. Eine weitergehende Überprüfung der Realisierbarkeit ist nicht angezeigt.

Antrag des Regierungsrates: Nichterheblicherklärung.

*Claude Belart.* Die FdP schätzt die Privatinitiative, die das Verkehrschaos lösen könnte. Mit dem vorgeschlagenen System kann man es in Olten nicht lösen, weil der Platz für eine vernünftige Verkehrsführung nicht vorhanden ist. Der Regierungsrat schreibt sehr zutreffend: «Auch Zweiräder müssten übrigens zwangsläufig in den Fluss eingebunden werden», das heisst, sie müssten den Umweg über die Aare machen. Für die Fussgänger gilt das gleiche. Zudem könnten drei Kreisel auf so kurze Distanz für den normalen Autofahrer Probleme bieten: Fährt er heute hinein, ist er morgen noch am Drehen. Aus diesen Gründen lehnt die FdP den Vorstoss ab.

*Doris Rauber.* Die SP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die sehr gute und detaillierte Auskunft. Die Verkehrsprobleme in Olten lassen sich leider mit diesen Ideen nicht lösen. Die Kreisel sind nicht Kreisel, sondern Einbahnstrassen mit zum Teil sehr langen Umwegfahrten für den Individualverkehr, aber auch und gravierender für den öffentlichen Busverkehr. Für die Velofahrerinnen und Velofahrer fehlt ein ausreichender Schutz. Es wird Fluchtverkehr in die Wohnquartiere geben, was nicht im Sinn der SP ist. Die Bahnhofplatzgestaltung ist sehr problematisch. Wenn der öV-Umschlagplatz hinfällig würde, wäre das ebenfalls ein Grund, die Lösung nicht zu akzeptieren. Die SP lehnt also das Postulat ab.

*Oswald von Arx,* Postulant. Ich habe einmal mehr festgestellt, dass die Vorredner wie auch der Regierungsrat nicht zwischen Kreisel und Drei-Kreisel-System unterscheiden können – darauf komme ich noch zurück. Ich kann mich nicht erinnern, dass in den letzten zwölf Jahren ein Vorstoss in ähnlicher Manier beantwortet worden wäre. Ich finde es eine Frechheit und fast eine Katastrophe, die ihresgleichen sucht, und zwar aus folgenden Gründen. Erstens. Die fachliche Prüfung wurde einem Planungsbüro aus dem oberen Kantonsteil übertragen, das in Olten seit Jahren Verkehrsplanung betreibt und als befangen betrachtet werden muss. Es gibt im Kanton Solothurn noch viele andere Planungsbüros, die ebenso gut geeignet sind, solche Abklärungsaufträge anzunehmen. Zweitens. Der Verfasser der regierungsrätlichen Antwort tut gut daran, so rasch als möglich einen Deutschkurs zu besuchen, in dem er lernt, die lateinischen Fremdwörter am richtigen Ort einzusetzen. So verwendet er als erstes das Wort «Regime», was soviel wie Regierungsform oder Herrschaft heisst, und als zweites das schöne Wort «suggeriert»; im neuen Duden wird das mit «seelisch beeinflussen» übersetzt. Weitere drei Zeilen später kommt als Dessert der Ausdruck «Weichteil» – um welchen es sich hier handelt, lasse ich offen. Der geneigte Leser fragt sich mit Fug, was eine Regierungsform, seelisch beeinflussbar und Weichteil mit dem Drei-Kreisel-Modell zu tun haben. Sigmund Freud lässt grüssen. Drittens. Die Antwort ist an Polemik nicht mehr zu überbieten, was selbst Massenmedien und vor allem Stimmbürgerinnen und Steuerzahler aus Olten und Umgebung feststellten. Dass einmal mehr von oben herab, gemeint ist von Solothurn nach Olten, gesprochen wird, ist klar und deutlich aufgezeigt worden. Dass der Verfasser dieses Berichts nicht einmal in der Lage ist – und jetzt komme ich zu dem, was ich eingangs antönte –, fachlich zwischen Kreisel als Knoten und dem Kreisel-Modell als Einbahnsystem zu unterscheiden, muss als Katastrophe angesehen werden. Dass sich dieses Drei- oder Fünf-Kreisel-Modell in den meisten Klein- und Grossstädten auf dieser Welt seit über 50 Jahren eingebürgert und bewährt hat, brauche ich nur noch am Rand zu erwähnen. Viertens. Zum Schluss wird sogar noch behauptet – ich erwähne eines von vielen Beispielen dieser Art –, das Einbahnsystem werde zu einer schlechteren Umweltbilanz führen. Das Gegenteil ist der Fall, wie eine grossangelegte TCS-Studie aufzeigte. Aus dem gleichen Grund hat Amerika, das seit eh und je die schärfsten Umweltvorschriften kennt, sich vor mehr als einem halben Jahrhundert zu diesem System entschlossen, zu einer Zeit also, als in der Schweiz notabene noch kein Kilometer Autobahn oder Autostrasse in Betrieb war.

Ob mein Postulat erheblich erklärt wird oder nicht, überlasse ich dem Rat. Eines aber ist fast so sicher wie das Amen in der Kirche: Wir werden uns im Herbst dieses Jahres erneut mit diesem Thema beschäftigen.

Abstimmung

Für Annahme des Postulats Oswald von Arx  
Dagegen

Minderheit  
Mehrheit

P 141/96

**Postulat Rudolf Nebel: Interkantonale Vereinheitlichung der Gebühren im Bereich Wasserwirtschaft für Kernkraftwerke**

(Wortlaut des am 28. August 1996 eingereichten Postulats siehe «Verhandlungen» 1996, S. 517)

Die schriftliche Stellungnahme des Regierungsrates vom 11. Februar 1997 lautet:

Eine gesetzliche Möglichkeit des Bundes zur Harmonisierung der Gebühren im Bereich der Wasserwirtschaft existiert nicht, ausser im Bereich der Wasserkraft (vorgeschriebenes Wasserzinsmaximum des Bundes). Die Hoheit und somit auch die Gebührengestaltung für die Gewässernutzung im übrigen Bereich des Wasserrechtes liegt bei den einzelnen Kantonen.

Mit der letztjährigen Vorlage für eine Änderung des Gebührentarifes im Bereich der Wasserwirtschaft beantragten wir für den Bereich der Oberflächengewässer lediglich eine Anpassung der Nutzungsgebühren an die Teuerung. Ein Anpassen der Gebühren an diejenigen der umliegenden Kantone war hingegen nicht Gegenstand der Vorlage. Die Ratsmehrheit folgte mit Beschluss vom 27. August 1996 unseren Anträgen. Dem Kernkraftwerk Gösgen werden für dieses Jahr Gebühren im Bereich der Wasserwirtschaft von gesamthaft ca. 2.1 Mio. Franken in Rechnung gestellt. Für das Jahr 1996 waren es gesamthaft ca. 1.7 Mio. Franken.

In der kantonsrätlichen Diskussion über die Abänderungsanträge sowohl für eine zusätzliche Erhöhung wie auch für eine Verminderung der Gebühren für das Kernkraftwerk Gösgen hat sich gezeigt, dass unser Vorschlag einen, den damaligen politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten entsprechender Kompromiss darstellte, obschon wir wussten, dass unsere Gebühren für Kontrollzwecke im Quervergleich zu den Nachbarkantonen sehr tief sind.

Ein Vergleich der Gebühren 1997 für die Kernkraftwerke in der Schweiz mit Bezug auf deren jeweilige thermische Leistung zeigt nämlich Folgendes:

	Elektrische Leistung	Gebühren in Mio. Fr. (Wasserwirtschaft)	Gebührenfaktor (leistungsbereinigt)
• Gösgen (SO):	ca. 1000 MW	2.1	1
• Beznau (AG) I und II:	ca. 700 MW	2.9	2
• Leibstatt (AG):	ca. 1000 MW	4.4	2.1
• Mühleberg (BE):	ca. 350 MW	3.6	4.9

Nach Gesprächen zwischen den zuständigen Fachstellen in den Kantonen Bern, Aargau und Solothurn, kommt aus realpolitischen Gründen eine Harmonisierung der Gebühren nach unten, in Richtung der Gebühren des Kantons Solothurn, nicht in Frage.

- Kanton Bern: Die Gebühren für das Kernkraftwerk Mühleberg wurden vor drei Jahren von 2.2 Mio. Franken auf 3.6 Mio. Franken angehoben. Im Zusammenhang mit dieser Gebührenerhöhung gab es keinerlei politische Opposition. Eine jetzige Gebührensenkung würde völlig quer in der politischen Landschaft stehen, eher das Gegenteil wäre aus der Überlegung «Gebühren vor Steuern» richtig, dies in Anbetracht der finanziell schwierigen Lage des Staates Bern.
- Kanton Aargau: Die Gebührenerhöhung 1996 von 2.2 auf 4.4 Mio. Franken war Bestandteil eines vom aargauischen Souverän 1994 beschlossenen Sanierungspaketes für den Staatshaushalt. Es sind Bestrebungen im Gange, die entsprechenden Gebühren auf die Jahrtausendwende um 5% zu erhöhen.

In Anbetracht dieser Verhältnisse und in Anbetracht der finanziellen Situation des Kantons Solothurn mit seiner bereits sehr schlanken Ausgabenseite ist eine weitere Erhöhung der entsprechenden Gebühren für das Kernkraftwerk Gösgen zur Harmonisierung mit den Nachbarkantonen erneut zu prüfen.

Antrag des Regierungsrates: Erheblicherklärung.

*Rosmarie Eichenberger.* Es freut mich sehr, dass Rudolf Nebel vor seinem Rücktritt das alte Thema Wassergebühren noch einmal aufgegriffen hat. Die SP-Fraktion hat ihre Meinung nicht geändert und stimmt diesem Postulat gerne zu. Neu sind die topaktuellen Zahlen für 1997, die der Regierungsrat auf den Tisch legt. Vielen Dank für diese Leistung. Das war bisher nicht so. Als ich 1993 zum ersten Mal auf die enormen Unterschiede zwischen den Kantonen hinwies, konnte der damalige Finanzdirektor zu den Zahlen nicht Stellung nehmen. Im Herbst letzten Jahres beschlossen wir eine Anpassung an die Teuerung, und auch da wussten Regierung und Finanzkommission nicht, dass der Kanton Aargau inzwischen die Gebühren schon wieder verdoppelt hatte, und auch die Verantwortlichen bei der Atel wollten von nichts wissen. Jetzt bestätigt auch der Regierungsrat, dass das Aarewasser im Kanton Bern fünfmal und im Kanton Aargau doppelt so teuer ist als im Kanton Solothurn. Inzwischen wurde der Mehrheitsaktionär der Atel, die Motor Columbus, nach Deutschland und Frankreich verkauft. Trotzdem, ich frage erneut, und diesmal mit den Worten Rudolf

Nebels: Wie lange will der Kanton Solothurn mit den niedrigen Gebühren indirekt die Stromtarife in den andern Kantonen und im Ausland subventionieren?

*Walter Winistörfer.* Im Postulat werden die Gebühren für die Kernkraftwerke in der Schweiz mit den elektrischen Leistungen verglichen. Das ist falsch. Der Wasserverbrauch und der Wasserdurchlauf sind massgebend für die Höhe des Wasserzinses. Beznau und Mühleberg haben eine direkte Flusswasserkühlung, was eine grössere Menge Wasser braucht als das System mit Kühlturm. Nur ein Beispiel. Die Wärmeabgabe an die Aare des Kernkraftwerks Mühleberg beträgt 700 Megawatt. Die Wärmeabgabe des Kernkraftwerks Gösigen an die Aare beträgt 30 Megawatt, obwohl Gösigen verglichen mit Mühleberg fast die dreifache Leistung aufweist. – Ich bin gegen die Überweisung dieses Postulats.

*Claude Belart.* In der vorletzten Session haben wir die Gebührenanpassung durchgeboxt. Danach unterzeichnete unsere Regierung mit der KKG Atel eine neue Steuervereinbarung, worin sich die KKG bereiterklärt, 2 Mio. Franken mehr als gemäss Steuergesetz an Bund, Kanton und Gemeinden zu zahlen. Das ist vielleicht noch nicht allen bekannt. Die Tinte sei noch nass gewesen, liess ich mir sagen, als die Nebelaktion ... die Nebelmotion eingereicht wurde. Man sollte nun vor allem auf die Verhältnismässigkeit zu den übrigen Gebühren achten und sie nicht ganz losgelöst davon lösen, weil es sonst zu einer grossen Diskrepanz zu den normalen Nutzungsgebühren für Oberflächenwasser kommt. Man sollte auch nicht vergessen, dass das Kernkraftwerk Leibstadt 4 Mio. Franken Gebühren abgibt, sonst aber nicht viel, und wir zu diesen Gebühren noch die Steuern von der Atel erhalten. Es sind, Frau Eichenberger, also nicht die absoluten Zahlen. In diesem Sinn sollte das Postulat nicht überwiesen werden.

*Max Karli.* Wenn man einen Ausschuss ins Leben ruft, um ein Bedürfnis abzuklären, findet man mit fast 100prozentiger Sicherheit Gründe für dessen Notwendigkeit. Hier ist es genau gleich, wobei man sagen muss, dass das Resultat ja bekannt ist: Man weiss, dass die Gebühren im Kanton Solothurn tiefer sind. Im Hintergrund steht ganz klar eine Gebührenanpassung. Wenn verschiedentlich gesagt wurde, man wolle diese Gebührenanpassung nicht, so muss man das Postulat ablehnen. Zudem werden bei einer allfälligen Anpassung wohl die Gebühren erhöht, die Steuern indirekt aber gesenkt, weil die Erträge durch die Gebühren abgeschöpft werden. Das ist für mich ein Nullsummenspiel, bei dem nur die Elektroindustrie verärgert wird. Ich meine, diese solle ihre Erträge reinvestieren; das tut sie auch, und zwar in grossem Stil. Lassen wir sie also machen und lehnen wir das Postulat ab!

*Rolf Gilomen.* Im Namen der Grünen Fraktion bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen. Ich bin überzeugt, dass es richtig ist, auch in diesem Bereich die Kosten verursachergerecht zu ermitteln. Das gibt sicher willkommene zusätzliche Einnahmen.

*Rudolf Nebel,* Postulant. Ich zitiere aus dem Protokoll der Sozial- und Gesundheitskommission vom 20. November 1996; es geht um die Lebensmittelkontrolle: «Die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen ist sehr gut. Dies führt auch dazu, dass wir ein einheitliches schweizerisches Gebührensystem haben.» 26 Kantone konnten sich diesbezüglich einigen, drei Kantone können das offenbar in anderem Zusammenhang nicht. Das war die Triebfeder meines Postulats, und nicht die Erhöhung von Gebühren ohne Rücksicht auf das andere. Ich gebe es zu: Mein Postulat entstand aus der Beratung des Gebührentarifs. In drei Kantonen wird Strom aus Kernkraftwerken hergestellt; sie verwenden das gleiche Aarewasser, und dieses ist zur Kühlung unterschiedlich viel wert. Das geht mir einfach nicht in den Kopf. Die Stossrichtung meines Postulats ist somit nicht eine Hebung der Gebühren unter allen Umständen, sondern eine Gleichschaltung oder zumindest Annäherung. Dass dabei die Wasserkonzessionsgebühr nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern zusammen mit der Steuererhebung, ist in der Begründung meines Postulats enthalten.

Ich bin froh, dass der Regierungsrat das Anliegen prüfen will. Mit einer Prüfung ist ja nichts entschieden. Aber ich möchte doch zur Kenntnis geben, dass die Prüfung nicht einfach darin bestehen darf, die solothurnischen Gebühren den höchsten anzupassen, sondern zu versuchen, im Gespräch mit den Regierungen der Kantone Bern und Aargau und mit den Kernkraftwerkbetreibern zu einer gemeinsamen Haltung in einer Frage zu kommen, die eminent wichtig ist für die schweizerische Energieversorgung. Ich hege immer noch die Hoffnung, es werde mir in meiner letzten Session möglich sein, mit einer ganz kleinen Vision zu scheiden, nämlich dass sich die drei Kantone in dieser Frage einigen können. Diese Vision darf man doch noch haben.

Abstimmung

Für Annahme des Postulats Rudolf Nebel

68 Stimmen

Dagegen

44 Stimmen

8/97

### **Verordnung über die Festsetzung der Subventionsgrenze für die Besoldungen der Kindergärtnerinnen**

Es liegen vor:

- a) Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 13. Januar 1997 (siehe Beilage).
- b) Zustimmender Antrag der Bildungs- und Kulturkommission vom 23. Januar 1997 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrates.
- c) Zustimmender Antrag der Finanzkommission vom 12. Februar 1997 zum Beschlussesentwurf des Regierungsrates.

#### Eintretensfrage

*Kurt Zimmerli*, Präsident der Bildungs- und Kulturkommission. Die Vorlage ist ein Nachvollzug gesetzlicher und verordnungsmässiger Vorgaben und dürfte deshalb zu keinen grossen Diskussionen Anlass geben. Trotzdem ein kleiner geschichtlicher Rückblick.

Bis zum Jahr 1969 leistete der Kanton keine Subventionen an die Besoldungen der Kindergärtnerinnen. Erst das Volksschulgesetz vom 14. September 1969 sah vor, dass der Kanton kommunale und private Kindergärten mit Beiträgen an die Besoldungen fördert. Gestützt auf diese neue Bestimmung erliess der Kantonsrat im April 1970 den Beschluss über die Festsetzung der Subventionsgrenze für Besoldungen der Kindergärtnerinnen. Die Subventionsgrenze wurde auf 85 Prozent der Grundbesoldung der Primarlehrerinnen und -lehrer festgesetzt. Mit der Teilrevision des Lehrerbesoldungsgesetzes vom September 1990 wurde der Kantonsrat nicht nur zur Festsetzung der Subventionsgrenze verpflichtet, sondern auch zur Garantie der Minimalbesoldung der Kindergärtnerinnen. Die kantonsrätliche Lehrerbesoldung wurde dann im Rahmen der BERESO totalrevidiert und durch die heute geltende kantonsrätliche Lehrerbesoldungsverordnung vom Mai 1995 ersetzt. Diese Verordnung wurde am 1. Januar 1996 mit der BERESO in Kraft gesetzt.

In dieser Verordnung werden die Kindergärtnerinnen in den Lohnklassen 14 und 15 eingereiht. Seit Januar 1996 schreibt also der Kanton den Gemeinden die Besoldung der Kindergärtnerinnen vor. Damit stimmt der Kantonsratsbeschluss vom April 1970 über die Subventionsgrenze nicht mehr und muss aufgehoben werden. Der Kanton richtet künftig seine Subventionen nach der Besoldung der Kindergärtnerinnen bis höchstens zur vorgesehenen maximalen Lohnklassen, nämlich 14 und 15, aus. Das ist heute bereits vollzogen. Deshalb bittet Sie die Bildungs- und Kulturkommission, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

*Iris Schelbert*. Die Grüne Fraktion kann der Verordnung zustimmen. Wir haben aber noch zwei Fragen. Es sind Lohnklagen hängig. Wird die Subventionsgrenze in Paragraph 2 automatisch an die eventuell höhere maximale Besoldung angepasst? Die Lohnklägerinnen fordern teilweise rückwirkende Lohnkorrekturen. Werden die Subventionszahlungen bei entsprechendem Gerichtsentscheid auch rückwirkend entrichtet?

*Markus Reichenbach*. Kurt Zimmerli sagte es bereits: Die Vorlage ist eine logische und unspektakuläre Angelegenheit, inhaltlich gibt es wenig zu diskutieren. In Sachen Lohn der Kindergärtnerinnen haben wir ein etwas ungutes Gefühl – das hat zwar nicht einen direkten Zusammenhang mit der heutigen Vorlage –, wir legten zwei Lohnklassen fest. Die Gemeinden legten die Einstufung, was voraussehbar war, überwiegend in der Lohnklasse 14 fest. Die hängigen Lohnklagen schaffen wahrscheinlich eine neue Ausgangslage, sollten sie durchkommen. – Der Vorlage an sich stimmen wir selbstverständlich zu.

*Thomas Wallner*, Vorsteher Erziehungs-Departement. Ich kann die beiden Fragen Iris Schelberts nicht aus dem Stegreif und abschliessend beantworten. Ich nehme sie entgegen und werde sie abklären.

Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

#### Detailberatung

Titel und Ingress, §§ 1–5

Angenommen

Kein Rückkommen

Schlussabstimmung

Für Annahme des Beschlussesentwurfs

Dagegen

Grosse Mehrheit

2 Stimmen

Der bereinigte Kantonsratsbeschluss lautet:

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 7<sup>bis</sup> Absatz 2 des Gesetzes über die Besoldungen der Lehrkräfte an der Volksschule (Lehrerbesoldungsgesetz) vom 8. Dezember 1963, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 13. Januar 1997 (RRB Nr. 97), beschliesst:

Geltungsbereich	§ 1 Diese Verordnung regelt die Subventionsgrenze für die Besoldungen der Kindergärtnerinnen.
Subventionsgrenze	§ 2 Der Kanton leistet Staatsbeiträge an die Besoldungen der Kindergärtnerinnen bis zu den in der Kantonsrätlichen Lehrerbesoldungsverordnung vom 17. Mai 1995 vorgesehenen Maximalbesoldungen.
Vollzug	§ 3 Der Regierungsrat regelt den Vollzug.
Aufhebung bisherigen Rechts	§ 4 Der Kantonsratsbeschluss über die Festsetzung der Subventionsgrenze für die Besoldungen der Kindergärtnerinnen vom 29. April 1970 wird aufgehoben.
Inkrafttreten	§ 5 Diese Verordnung tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1996 in Kraft. Sie unterliegt dem fakultativen Referendum.

I 134/96

### Interpellation Oswald von Arx: Grossbrand in der Tela in Niederbipp

(Wortlaut der am 27. August 1996 eingereichten Interpellation siehe «Verhandlungen» 1996, S. 512)

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates vom 24. September 1996 lautet:

- Wir teilen diese Meinung. Die heutigen Anforderungen an die Ausbildung der Feuerwehrleute sind aufgrund verschiedener veränderter Einflussfaktoren, wie neue Technologien, neue Baustoffe etc., erheblich gestiegen. Die Möglichkeiten für die Durchführung realistischer Übungen werden dagegen aufgrund zunehmender Umweltauflagen immer kleiner. Mit der Realisierung des Ausbildungszentrums auf dem Von Roll-Areal würden Übungsanlagen für Brandschutz- und Atemschutzeinsätze geschaffen, die in Zukunft vermehrt auf die Bedürfnisse der Feuerwehr abgestimmt sein werden und dadurch eine Optimierung der Ausbildung ermöglichen. Dies würde sich insbesondere in einem Atemschutzparcours sowie dem realitätsbezogenen Bekämpfen von simulierten Zimmer-, Keller- und Kaminbränden vorteilhaft auswirken. Im weiteren könnten mit dem Projekt Klus-Balsthal das Bedürfnis bezüglich der Ausbildung spezieller Rettungsarten – wie Rettungen aus der Tiefe und Liftrettungen – gedeckt, sowie je eine Übungsanlage betreffend den Schadendienst und die Ausbildung im Elektrodienst genutzt werden. Das Areal bietet zudem eine Vielzahl von weiteren Möglichkeiten zum Einsatz sämtlicher Rettungsgeräte und zwar nicht nur auf dem vorgesehenen Areal selbst, sondern auf dem ganzen Gelände der Von Roll AG. Der Wassertransport, sowohl ab dem Hydrantennetz als auch vom offenen Gewässer, kann – abseits vom Verkehr – in verschiedenen Varianten instruiert und geschult werden. Mit relativ einfachen Mitteln kann auf dem Areal ein Lösch-, Rettungs- und Pionierparcours (Rettungen aus Autos usw.) eingerichtet werden. Nebst den praktisch unbegrenzten Übungsmöglichkeiten in einer praxisbezogenen Umgebung (Industriezone), sind die ideale Lage im geografischen Zentrum des Kantons, die problemlose Zufahrt mit Fahrzeugen aller Art und die grosse Zahl von Parkplätzen weitere Vorteile des Von Roll-Areals.

2. Wir werden im Rahmen unserer Einflussmöglichkeiten die Realisierung des Feuerwehr-Ausbildungszentrums mitunterstützen. Die Finanzierung des Projektes ist allerdings Angelegenheit der Gebäudeversicherungen Baselland und Solothurn, die die Kosten im Verhältnis 1:1 aufteilen werden. Zwischen ihnen besteht bereits ein Vertragsentwurf. Sie bilden unter dem Namen "Feuerwehr-Ausbildungszentrum Klus-Balsthal" eine einfache Gesellschaft nach Artikel 530ff. OR mit dem Zweck, ein gemeinsames Feuerwehr-Ausbildungszentrum in Balsthal zu bauen und zu betreiben.
3. Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme ist einerseits abhängig von den zur Zeit laufenden Vertragsverhandlungen mit der Von Roll AG und andererseits vom Verlauf der anschliessenden Bewilligungsverfahren und Bauarbeiten. Sofern alles nach Plan läuft, kann das Zentrum ab 1. Januar 1999 in Betrieb genommen werden. Die Kosten für das gesamte Projekt belaufen sich auf ca. 10 Mio. Franken.
4. Diese Frage ist – so generell gestellt – schwierig zu beantworten. Glücklicherweise kann der Telagrossbrand als Ausnahmefall betrachtet werden. Sollte sich ähnliches wiederholen, so wäre nebst der Betreuung durch die Einsatzleitung ärztliche und eventuell auch psychologische Unterstützung von extern anzufordern.

*Oswald von Arx.* Die Hauptübungen unserer Feuerwehren haben stattgefunden, und die neuen Übungen sind bereits wieder angelaufen. Bei allen Anlässen werden die Tage des Grossbrandes in Niederbipp wieder in Erinnerung gerufen. Es ist lange her, dass Feuerwehrleute in Ausübung ihrer Pflicht sterben mussten. Am Wochenende des 19. Juli 1996 wurde es traurige Wirklichkeit. Rund 1000 Personen – darunter viele Feuerwehrleute – nahmen am 31. Juli 1996 in Herzogenbuchsee Abschied von drei Feuerwehrkameraden. Beileidsworte sprach auch die Berner Regierungsrätin Elisabeth Zölch. Ich zitiere: «Die Verstorbenen haben ihr Leben bei ihrem Einsatz für die Öffentlichkeit verloren. Diese Dienstleistung am Nächsten braucht Menschen, die verantwortungsbewusst, besonnen und mutig zugleich ihre Aufgabe erfüllen. Die drei Verstorbenen bleiben als solche Menschen in Erinnerung.»

Ich möchte nun im folgenden noch spezifisch auf die von mir gestellte Frage 4 näher eingehen. Als ich den Vorstoss vor einem halben Jahr einreichte, wusste ich nicht, dass gerade diese Frage 4 eine ganz andere Bedeutung erhalten würde. Ich meine den Freitod des Kommandanten der Langenthaler Feuerwehr am letzten Wochenende. Er war bekanntlich der Einsatzleiter in Niederbipp. In der Donnerstagsausgabe vom 8. August 1996 hat sich die «Solothurner Zeitung» mit diesem wichtigen Thema auseinandergesetzt. Ich danke ihr dafür. In diesem Bericht schildern zwei Feuerwehrmänner aus Balsthal, wie sie versuchen, ihren Einsatz in Niederbipp psychisch zu verarbeiten: «Im Kopf brennt's noch immer.» «Jeder muss selber damit fertig werden.» Diese beiden Sätze waren die Haupttitel des Zeitungsberichts. «An der Beerdigung konnte ich Abschied nehmen,» sagte der eine. «Ich brachte es nicht fertig, mit jemandem darüber zu reden,» der andere. «Nie wieder Feuerwehr,» sei die spontane erste Reaktion auf der Heimfahrt nach dem Brand gewesen. Jetzt geht es darum, das Erlebte im Alltag zu integrieren. An den Grenzen der eigenen Leistungsfähigkeit angelangt, werden die Männer auch von Zweifeln an diesem Job befallen. Beide sind sich klar darüber geworden, wie wichtig eine gute Ausbildung ist. Das ganze Geschehen habe die Solidarität unter Feuerwehrleuten sicher gestärkt und die Dringlichkeit einer regionalen Zusammenarbeit – am Beispiel des geplanten Übungsprojektes in der Von Roll – klargemacht. Es ist wichtig, so die beiden Feuerwehrleute, die Kameraden noch besser auszubilden, denn der Ernstfall kann – wie man sehen musste – das Äusserste abverlangen. Der Untersuchungsbericht des Brandfalles Niederbipp hat dies, insbesondere bezüglich den Schutzzanzügen sowie den Sauerstoffflaschen, mehr als nur bestätigt.

Das Areal der Firma Von Roll in Balsthal finde ich heute dazu nicht mehr geeignet, weil grosse Altlasten vorhanden sind und auch, weil ich die Politik der Geschäftsleitung der Von Roll AG ihren Arbeitern, aber auch der Solothurner Regierung gegenüber nicht mehr teilen kann.

Das Areal und die Gebäulichkeiten der Lever AG in Olten dagegen ist für mich in jeder Beziehung besser geeignet, weil ein allfällig geplantes Zivilschutzzentrum später problemlos integriert werden kann, eine fast neue Kantine und auch eine eigene Kläranlage vorhanden sind und die Firma finanziell ebenfalls konkurrenzfähig ist. Ich finde daher und bitte die entsprechenden Instanzen, die Offerte der Lever AG ernsthaft zu prüfen. Ich erkläre mich von der Antwort des Regierungsrates befriedigt.

M 112/96

### **Motion Grüne Fraktion: Zukunfts- und marktorientiertes Ausbildungsangebot im Wallierhof**

(Wortlaut der am 26. Juni 1996 eingereichten Motion siehe «Verhandlungen» 1996, S. 416)

Die schriftliche Stellungnahme des Regierungsrates vom 25. November 1996 lautet:

Die Neuausrichtung der Landwirtschaftspolitik des Bundes in Richtung einer ökologischeren Bewirtschaftung hat auch in unserem Kanton zu einem raschen Umdenken geführt. So werden heute von den rund 1800 beitragsberechtigten Betrieben bereits etwa 1000 nach den Richtlinien der Integrierten Produktion (IP) und knapp 100 biologisch geführt. Diese Tendenz wird sich fortsetzen. Der Marktanteil für Bio-Produkte wird aber kaum wesentlich über 20 Prozent steigen.

Entsprechend ist der Unterricht an der Landwirtschaftlichen Schule Wallierhof seit Jahren auf den Grundlagen der integrierten Produktion aufgebaut. Die Grundlagen des Bio-Landbaues werden allen Schülern in einer Wochenlektion vermittelt. Schüler die ihren Betrieb biologisch führen wollen, besuchen anschliessend den Bio-Lehrgang am Ebenrain oder den 10-tägigen Bio-Kurs, der von den Nordwestschweizer Kantonen gemeinsam angeboten wird.

Zur notwendigen Verbesserung des Ausbildungsangebotes im Bereich Biolandbau haben die Kantone der Nordwest- und der Zentralschweiz ein gemeinsames Konzept für die Ausbildung zum/zur Landwirt/Landwirtin mit Spezialrichtung Bio-Landbau ausgearbeitet und beim Bund zur Genehmigung eingereicht. Dabei steht eine in die Landwirtschaftsschulen integrierte Ausbildung im Vordergrund. Diese soll folgende Bedingungen und Pflichtpensen umfassen:

Stufe Lehrbetrieb/Berufsschule

- Mindestens ein Lehrjahr auf einem anerkannten Biolandbau-Lehrbetrieb.
- Spezialunterricht Biolandbau mindestens 30 Lektionen (Bescheinigung des Besuchs)
- gleichbleibender gesamter Unterrichtsumfang

Stufe Landwirtschaftsschule

- Besuch des Pflichtfaches «Biolandbau» (mind. 16 Lektionen)
- Besuch des Wahlfaches «Biolandbau» (mind. 30 Lektionen)
- Besuch des Spezialunterrichtes Biolandbau (30 Lektionen)

Sobald der Bund dieses Ausbildungskonzept anerkannt hat, wird am Wallierhof und an der Landwirtschaftlichen Berufsschule des Kantons Solothurn diese integrierte Ausbildung angeboten. Die Ausbildung ist mit den Kantonen der Nordwestschweiz und der Zentralschweiz koordiniert. Je nach Teilnehmerzahlen werden Veranstaltungen und Ausbildungsgänge zusammen angeboten.

Die Ideologisierung des biologischen Landbaues sollte Vergangenheit sein. Deshalb möchten viele Biobauern – vor allem auch junge Leute – in Kontakt mit ihren Berufskollegen bleiben und nicht in speziellen Schulen und/oder Programmen ausgebildet werden. Die Ausbildung in Biolandbau muss deshalb ein integrierter Bestandteil der landwirtschaftlichen Ausbildung bleiben und der befruchtende Gedankenaustausch sowie die Förderung der Zusammenarbeit zwischen integrierter und biologisch produzierender Landwirtschaft gestärkt werden.

Am Wallierhof wurden im weiteren die Arbeitsschwerpunkte der Weiterbildung und Information im Sommer 1996 neu überarbeitet. Dabei wurde dem Bio-Landbau stark Rechnung getragen. Neu wird die Umstellungsberatung und die Weiterbildung und Information für den Bio-Landbau vom Wallierhof direkt angeboten. Das Institut für Bio-Landbau (FIBL) wird weiterhin Beratungen im Bereich Spezialkulturen durchführen und für den Kanton Solothurn unterstützend tätig sein.

Entsprechend der zunehmenden Bedeutung des Bio-Landbaues wird das Ausbildungsangebot am Wallierhof also laufend angepasst. Da aber der Grossteil der Solothurner Landwirtschaftsbetriebe auch in Zukunft nach den Grundsätzen der Integrierten Produktion geführt wird, soll die Ausbildung primär auf diese Grundsätze ausgerichtet bleiben. Es sollte aber in Zukunft entsprechend dem aufgezeigten Konzept und nach Anerkennung desselben durch den Bund möglich sein, auch eine Ausbildung zum/zur Landwirt/Landwirtin mit Spezialausbildung Bio-Landbau zu absolvieren.

Der Vorstoss ist als Motion nicht zulässig. Wird er in ein Postulat umgewandelt, kann er erheblich erklärt und zugleich abgeschrieben werden.

Antrag des Regierungsrates: Erheblicherklärung als Postulat und Abschreibung.

*Rudolf Hess.* Diese Motion ist wohl so zu verstehen, dass 90 Prozent der Schüler im Wallierhof den Bio-Unterricht besuchen müssten. Marktorientiert heisst aber, das anbieten, was der Markt verlangt. Bio ist eine wünschenswerte und förderungswürdige Produktionsform; es ist aber eine Nische und wird in Zukunft etwa 25 Prozent des Markts abdecken können. Weil es eine Nische ist, bleibt auch die Attraktivität erhalten. Mehrarbeit verlangt auch einen höheren Preis. Aber nicht jeder Konsument ist bereit, mehr zu bezahlen. Wichtig ist heute eine gute Zusammenarbeit zwischen Bio- und Nicht-Bio-Bauern, und damit meine ich Bauern, die nach IP-Grundsätzen produzieren; denn in ein paar Jahren wird IP Standardproduktion sein. Die Ideologie ist da Vergangenheit.

Der Wallierhof arbeitete zusammen mit andern Schulen der Zentral- und Nordwestschweiz ein neues Konzept aus, das dem Bund unterbreitet wurde. Es ist auf gutem Weg, anerkannt zu werden. Die Bio-Ausbildung soll demnach in die Grundausbildung für alle Schüler integriert werden. Reine Bio-Klassen oder sogar eine reine Bio-Schule sollen am Wallierhof nicht geführt werden – die Schüler wünschen das auch nicht; sie möchten sich nicht absondern lassen –, und zwar aus den folgenden Gründen nicht. Erstens aus Kostengründen: Es gäbe eine Aufsplitterung, kleine Klassen, mehr Personal. Zweitens aus sozialen Gründen: Der

Meinungsaustausch und die gegenseitige Motivation sind sehr wichtig. Drittens wurde die Ausbildung in den letzten Jahren ganz allgemein ökologischer ausgerichtet, Direktzahlungen sind in Zukunft je länger desto mehr an Öko-Auflagen gebunden. Konkret: Wer biologisch bauert, macht zwei Jahre auf einem Bio-Betrieb, er besucht 16 Pflichtlektionen in der Grundausbildung, und will er den Betrieb daheim biologisch führen, kann er als Wahlfach 30 Lektionen Bio-Unterricht plus 30 Lektionen Spezialunterricht belegen. Sollte die Attraktivität des Bio-Landbaus noch mehr zunehmen, ist die Schule selbstverständlich bereit, sich dem Markt anzupassen.

Die FdP-Fraktion unterstützt den Antrag des Regierungsrats, den Vorstoss als Postulat zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben.

*Alfons von Arx.* In der Presse wurde im letzten Herbst der neue Lehrgang «Landwirt mit Spezialrichtung Bio-Landbau» vorgestellt. Die jungen angehenden Berufsleute können somit wählen, ob sie sich im Beruf Landwirt nach IP-Standard oder im Beruf Landwirt mit Spezialrichtung Bio-Landbau ausbilden lassen wollen. Die vorgeschlagene Lösung kam im Rahmen einer Zusammenarbeit mehrerer Kantone zustande. Aus Kostengründen werden gewisse Ausbildungsteile zentral für mehrere Kantone angeboten. Die Realisierung dieses Konzepts ist im Gang. Der Markt bestimmt andererseits, welche Bedeutung eine Produktionsrichtung in Zukunft haben wird. In Zukunft gibt es nicht eine Produktionsrichtung, sondern es wird mehrere geben, die nebeneinander um die Gunst der Käufer werben werden. Dazu gehört auch der Bio-Landbau. Diesem Umstand müssen auch die Schulen Rechnung tragen und ihre Angebote laufend anpassen. Ein möglicher Weg ist mit dem interkantonalen Konzept für die Ausbildung in Bio-Landbau gewählt worden.

In der Antwort des Regierungsrats wird eine praktikable und kostengünstige Lösung aufgezeigt. Die CVP-Fraktion wird dem Antrag des Regierungsrats folgen, das heisst, dem Postulat bei gleichzeitiger Abschreibung zustimmen. Nach Auffassung unserer Fraktion sind die Anliegen der Motionäre erfüllt.

*Rosmarie Eichenberger.* Ich gehe mit den Motionärinnen einig, dass das jetzige Ausbildungsangebot mit einer Wochenlektion Bio-Landbau sehr mager ist. Die Weiterausbildung ist weitgehend auf das Angebot der Bio-Bauernorganisationen ausgerichtet. Das soll mit dem neuen Konzept nun ändern, und ich finde es richtig, dass die Schüler in Zukunft mehr Lektionen Bio-Landbau wählen können. Dazu zwingen kann man sie nicht, ebenso wenig die Lehrer. Für die Pionierrolle ist es für unsern Kanton etwas zu spät. Andere Kantone haben sich in dieser Sache bereits profiliert und ihre Landwirtschaftsbetriebe bereits vor 20 Jahren auf Bio-Landbau umgestellt. An und für sich würde es auch dem Wallierhof nicht schlecht anstehen, ebenfalls auf Bio-Landbau umzustellen. Das wäre ein Signal, dass man der biologischen Landwirtschaft den entsprechenden Wert beimisst. – Zu Rudolf Hess: Mit 25 Prozent Bio-Landbau – ich hoffe, dieser Prozentsatz werde noch übertroffen – kann man nicht mehr von einer Nischenproduktion reden.

Im Gegensatz zu den andern Fraktionen sind wir gegen eine Abschreibung des Postulats, und zwar aus folgendem Grund: Das Ausbildungsangebot zur Förderung des Bio-Landbaus steht erst auf dem Papier und ist noch längst nicht realisiert. Deshalb wäre es falsch, das Postulat abzuschreiben. Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen, aber es nicht abzuschreiben, bis das Programm im Wallierhof etwas Fuss gefasst hat.

*Peter Wanzenried.* Marktorientiert heisst sicher, in Zukunft beides anzubieten, also IP- und Bio-Produkte. Wenn wir nur noch eine Ausbildung anbieten, gibt es zwei Kategorien von Bauern, und das wollen wir sicher nicht. Wenn wir im Wallierhof beide Richtungen anbieten, können die jungen Leute voneinander profitieren. Ich könnte mir auch vorstellen, dass der eine oder der andere, der bisher für das biologische Bauern nicht viel übrig hatte, durch den Kontakt mit andern umschwenkt. Ich bitte Sie deshalb, das Postulat gemäss Antrag Regierungsrat zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben.

*Marta Weiss,* Motionärin. Wir sind mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden, sind aber gegen die Abschreibung. Wir wollen den Bio-Landbau nicht ideologisieren. Wir sehen in der Schaffung einer breiteren Ausbildung in Bio-Landbau die Schliessung einer Angebotslücke in der Region. Nicht die Ideologie, sondern der veränderte Umgang mit den Ressourcen und die veränderten Konsumbedürfnisse sind ausschlaggebend für eine Anpassung des Bildungsangebots. Der Kanton Solothurn hat mit seiner landwirtschaftlichen Schule die Infrastruktur, um die Ausbildung an die neuen Bedürfnisse anzupassen. Das darf er aber nicht nur auf dem Papier tun.

Zur Stellungnahme des Regierungsrats: Mit 20 Prozent Anteil an Bio-Produkten liegt der Regierungsrat etwas sehr tief. Die kleinen und mittleren Bauern rechnen langfristig mit einem Anteil von bis zu 30 Prozenten. Mit einem anderen Verständnis vor allem für kleinere Landwirtschaftsbetriebe, die in Zukunft vielleicht eher als Zu- und Nebenverdienst eine Rolle spielen werden, kann sich dieser Anteil vielleicht sogar noch erhöhen. Solange der Bio-Ausbildungsgang noch nicht realisiert ist, solange darf man den Vorstoss nicht abschreiben. Im Gegensatz zum Regierungsrat gehen wir nicht davon aus, dass wir schon alles erreicht haben, vielmehr müssen wir die Möglichkeiten packen, insbesondere ist zu bedenken, dass Entwicklungen im Gentechnologiebereich auch vor uns nicht haltmachen und deshalb miteinbezogen werden müssen. Die Bevölkerung will keine genmanipulierten oder genversetzten Nahrungsmittel, die aber gemäss IP-Richtlinien des Bundes nicht ausgeschlossen sind. Um so stärker wird das Gewicht einer vertrauenerweckenden Produktion für ein Bevöl-

kerungssegment sein, das immer grösser wird. Das ist ein langer Prozess, der ständig veränderten Bedingungen und Erkenntnissen unterworfen ist. Das ist ein Dauerauftrag, der Vorstoss darf auch deshalb nicht abgeschrieben werden.

*Josef Goetschi*, Präsident. Wir stimmen über ein Postulat ab, und zwar zunächst über Annahme oder Ablehnung und dann über Abschreibung.

Abstimmung

Für Annahme des Postulats Grüne Fraktion

Für Abschreibung des Postulats

Grosse Mehrheit

Mehrheit

Schluss der Sitzung um 13.05 Uhr.