



Edgar Kupper: Der Kantonratsrat und Bauernsekretär unterstützt auch als Landwirt den Masterplan. Bilder: José R. Martinez



Susanne Sahli stellte den Masterplan vor.



Regierungsrätin Sandra Kolly.

Wahlkampfthema mit Tücken

Mittepartei-Kandidaten erörtern in Grenchen den Masterplan.

Andreas Toggweiler

Wie gut eignet sich der Masterplan Grenchen, das Grossprojekt des Kantons Solothurn zur konzertierten Ansiedlung von Hightech-Industrie am Jurasüdfuss, als Wahlkampfthema? Das testete am Donnerstagabend die Mittepartei im Gemeinderatssaal Grenchen aus. Die beiden Mitte-Regierungratskandidierenden, die amtierende Baudirektorin Sandra Kolly und Kantonratsrat, Gemeindepräsident und Bauernsekretär Edgar Kupper, diskutierten vor einem kleinen, aber engagierten Publikum über den Masterplan und seine Auswirkungen.

Zuvor stellte die Grenchner Wirtschaftsförderin und Stadtpräsidentkandidatin in spe, Susanne Sahli (FDP), das Riesenprojekt vor. Dabei wurde eine ganz neue, bisher nie gesehene Folie projiziert: das Landwirtschaftsland nämlich, das vorerst nicht bzw. erst in einer späteren Etappe eingezont werden soll. Es handelt sich um zwei grosse Flächen nordöstlich der Hundsackerbrücke und nördlich des Flughafenareals.

Damit war man faktisch schon beim Hauptthema der anschließenden kritischen Diskussion angelangt: Werden da auf dem Altar des heiligen Wirtschaftswachstums die Grundlagen unserer Ernährung geopfert? Immerhin umfasst der Masterplan mit der langfristigen Entwicklungszone ein Gebiet von 96 Hektaren, das allerdings teilweise auch schon überbaut ist.

Das hatte beispielsweise den Grenchner SVP-Präsidenten und Landwirt Fabian Affolter veranlasst, im Gemeinderat gegen den Masterplan zu stimmen. Bauernsekretär Kupper war also herausgefordert.

Kupper fing diesen Steilpass mit Überlegungen zur Wertschöpfung auf knappem Boden auf. Es stimme zwar, dass die landwirtschaftliche Fläche, die man im Kanton noch einzonen könne, nur noch klein sei. «Umso mehr ist es wichtig, dass wir bei der industriellen Nutzung sehr hohe Ansprüche stellen: hohe Arbeitsplatzdichte, hohe Wertschöpfung, hohe bauliche Dichte.» Auch die Industrie müsse zusammenrücken, indem etwa die Parkplätze in den Boden oder aufs Dach müssen.

Grundsätzlich stellte sich Kupper hinter den Masterplan, solange es gelinge, den nötigen Grundstock von Fruchtfolgefläche zu erhalten. «Er ist ein wichtiges strategisches Steuerungsinstrument hin zu einem sehr langfristigen Ziel.» Insofern habe man die nötigen Hausaufgaben gemacht, um die Zersiedlung auch auf der Seite der Wirtschaft einzudämmen. Im Detail komme jetzt aber noch sehr viel Feinarbeit auf die Beteiligten zu.

So viel Parteiräson muss sein: Dass Kupper ein Leuchturnprojekt seiner Parteikollegin Sandra Kolly angreift, war in der Tat nicht zu erwarten. Für Kupper mit gutem Grund. Auch als Bauer müsse man Hand bieten zu gesamtheitlichen Interessenabwägungen, und diese schlagen für ihn zugunsten des Masterplans aus. Das Projekt erscheine auch im Lichte des bösen kantonalen Durchschnitt hinterherhinkenden Steuersubstrats von Grenchen sinnvoll.

Baudirektorin Kolly machte in ihren Überlegungen geltend, Grenchen sei der richtige Standort für die Ansiedlung von Präzisionsindustrie, da hier das Grundgerüst eines solchen Clusters bereits vorhanden ist. Sie freue sich, dass mit dem Master-

plan ein erster wichtiger Schritt gelungen sei, und stellte die baldige «Ratifizierung» durch den Regierungsrat in Aussicht. Dies, nachdem die Standortgemeinden Grenchen und Bettlach dem Projekt schon zugestimmt haben. «Als Nächstes müssen wir die SBB überzeugen, jetzt in Grenchen den Halbstundentakt für Schnellzugshalte einzuführen», sagte Kolly. Ohne Masterplan wäre dieses Vorhaben absolut aussichtslos gewesen, meinte sie. Doch jetzt seien die SBB-Verantwortlichen ins Grübeln gekommen. Zeithorizont allerdings: 2035.

Ob all der Begeisterung für die Industrie-Ansiedlung gelte es, die Logistik-Betriebe im Gäu nicht zu vergessen, schob Kolly nach. Ihrer Meinung nach dürfen die beiden Wirtschaftszweige nicht gegeneinander ausgespielt werden. «Was unsere Logistik im Gäu für eine wichtige nationale Rolle spielt, haben wir zuletzt bei Corona erfahren», mahnte sie.

Als amtierende Baudirektorin erhielt Kolly von Gesprächsleiter Patrick Schlatter die Gelegenheit, ihre aktuellen Projekte vorzustellen. Das grösste wird der Neubau der Strafanstalt sein. Kolly: «Dieser ist dringend nötig, die baulichen und Platzverhältnisse sind unzumutbar.»

In der Diskussion zeigte sich, dass Skepsis gegenüber dem Masterplan durchaus existiert: Es sei sinnlos, im Zeitalter des Fachkräftemangels noch neue Arbeitsplätze zu schaffen, hiess es etwa. Und: Die einseitige Ausrichtung Grenchens auf Industrie sei ein Klumpenrisiko, mahnte alt Kantonratsrat Urs Weder und rief Kolly mit Nachdruck auf, wieder Verwaltungsarbeitsplätze nach Grenchen zu bringen.

Doppelsieg für den Grenchner Sascha Plasa

André Weyermann

Der Saisonauftakt im Grenchner Velodrome stand zwar im Zeichen internationaler Radbahnstars, doch auch ein Grenchner konnte einen Doppelsieg feiern: Sascha Plasa stand am Donnerstag in der Masterkategorie zweimal auf dem Podest. Sowohl in der «Flying Lap» über 250 Meter wie auch im Zeitfahren über die doppelte Distanz war er nicht zu schlagen.

Bei den Damen fuhr Michelle Andres in der Vielseitigkeitsprüfung Omnium im Klassefeld mit einigen Fahrerinnen, die bereits Medaillen an internationalen Meisterschaften geholt haben, auf den Bronzestplatz. Vor dem abschliessenden Punktfahren über 80 Runden lagen noch sechs Fahrerinnen aussichtsreich im Rennen. Schliesslich setzte sich die Deutsche Lea Lin Teutenberg vor der erst 20-jährigen Italienerin Sara Fiorin knapp durch.

Bei den Herren hatte in der stets spektakulären Madison, einem Punktefahren für Zweier-Teams, eine italienische Paarung die schnellsten Beine. Michele Scartezzini, WM-Silbermedaillengewinner in dieser Disziplin, und sein junger Partner Samuel Quaranta beherrschten das Geschehen. Auf den Plätzen zwei und drei folgten die Schweizer Duos Lukas Rüegg und Valère Thiébaud sowie Matteo Constant und Pascal Tappeiner.

Das Scratchrennen sah fünf Fahrer mit einem Rundengewinn. Im Endspurt verfügte im gut besetzten Feld der Schweizer Simon Vitzthum über die grösste Endgeschwindigkeit. Er siegte vor dem neuseeländischen Ozeanienmeister Hornblow Keegan und dem Romand Valère Thiébaud. Keegan hatte zuvor schon die Elimination gewonnen, in welcher sich Niccolò de Lisi den dritten Rang sicherte.

Nicht zu stoppen war beim Nachwuchs Jonathan Rynner. Er brillierte mit einem Dreifachsieg.

Stadtbummel Grenchen

Vom pragmatischen Umgang mit Verkehrsbeschränkungen

Die Bettlachstrasse ist wieder durchgängig befahrbar. Im Gegensatz zu früheren Jahren ging die Sperrung vom Zeitpunkt bis zum Postplatz in diesem Sommer ohne grosse Töne über die Bühne. Es gab keine Umfragen bei Anwohnern, Gewerblern oder Gastronomen. Das war vor einigen Jahren noch undenkbar.

Und genauso unspektakulär, wie sie im Frühling in Kraft gesetzt wurde, hat man sie auch wieder aufgehoben. Der Werkhof hat die Blumenkübel weggerollt, die Signalisation eingemottet, das «Baracoa» die Pflanzenkisten beiseitegestellt.

Der neue Bahnhofplatz, der nächstens offiziell eingeweiht

werden soll, ist hübsch geworden. Die sogenannte Begegnungszone mit Tempo 20 beginnt auf der Bahnhofstrasse zwar schon unmittelbar nach dem Kreisel beim Hallgarten und dem Abzweiger zur Freiestrasse, hebt sich optisch aber nur entlang des Bahnhofgebäudes deutlich ab.

Dies dafür umso markanter und edler: Hellgraue Platten mit unterschiedlicher Musterung in Grau bis Weiss statt Asphalt, am Rand mit dunkelgrauen Bändern als Übergang zum Trottoir abgegrenzt, weisen auf die Begegnungszone hin.

Stehen dürfen hier am Rand aber nur Fahrzeuge, in denen küssende Fahrerinnen und

Fahrer sitzen. Diese Zone ist als «Kiss and Ride»-Zone markiert. Spass beiseite: Küssen soll man sich hier nur zum Abschied und bei der Begrüssung. In anderen Ländern werden diese Zonen meist als Hop-on Hop-off oder schlicht als Drop-off-Zone bezeichnet.

Obwohl: Ist das Küssen Pflicht? Wird das überwacht? Werden vom Polizeiinspektorat etwa künftig Kuss-Kontrollen in Auftrag gegeben? Wer nicht küsst, darf auch nicht da stehen? Fragen über Fragen...

Wussten Sie übrigens, dass die «Begegnungszone» eine Schweizer Erfindung ist? Im Jahr 2002 wurde das Konzept offiziell eingeführt. Inzwischen

auch in anderen Ländern wie Belgien, Österreich, Frankreich und Luxemburg. Allerdings mit einem gewichtigen Unterschied: Alle Verkehrsteilnehmenden sind dort gleichberechtigt, wenigstens in Frankreich und Österreich. Bei uns haben Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt.

Zurück zu den Begegnungszonen in Grenchen: Da gab es unlängst das Bestreben, die 60 Meter lange Begegnungszone auf der Solothurnstrasse vor dem Coop massiv zu verlängern: Von der Raiffeisenbank bis zur Löwenkreuzung sollte Tempo 20 eingeführt werden. Das wurde offenbar von SVP-Gemeinderat und Verkehrsexperte Marc Willemin erfolgreich verhindert.

Nun soll die Begegnungszone zwar etwas verlängert werden, aber man hat sich auf einen Kompromiss geeinigt: Die Zone soll nicht schon unmittelbar bei der Kreuzung Kapellstrasse beginnen, sondern irgendwo zwischen der Kreuzung und der Stelle, wo sie jetzt signalisiert ist. So wird der Verkehrsfluss auf der Kreuzung nicht behindert, wenn Autos in der Zone durch Fussgänger aufgehalten werden.

Und – was eventuell noch mehr Gewicht hatte: Man muss den Fussgängerstreifen samt Ampelanlage für Fussgänger nicht aufheben. Denn das gibt es nicht einmal in Tempo-30-Zonen. Wie lange die neue Begegnungszone tatsächlich wird, sieht man spätestens,

wenn die entsprechende Signalisation montiert ist.

Die meines Wissens älteste 20er-Zone in Grenchen befindet sich an der Bahnhofstrasse oberhalb der Storchengasse und dem Hôtel-de-Ville. Dort steht auch seit gefühlten Jahrzehnten die Geschwindigkeitsanzeige, die jedem und jeder angibt, ob er oder sie die 20 km/h einhält oder nicht. Wetten, dass man da mit einem echten Radar richtig Kohle machen könnte?



Oliver Menge