

Sicherer Platz für alle auf engem Raum

Kantonsrat bewilligt den Kredit zur Sanierung und Umgestaltung der Baselstrasse in Solothurn.

Urs Moser

Seit 2006 fordert ein Vorstoss der damaligen FDP-Kantonsrätin Irene Froelicher «mehr Sicherheit beim Bipperlisi». Bald 18 Jahre später ist nun ein Projekt für die Sanierung der Baselstrasse zwischen Solothurn und Feldbrunnen spruchreif, auf der eben auch die Bahn von Aare Seeland mobil verkehrt, mit der es immer wieder zu Unfällen kommt.

Es ist ein grosses und anspruchsvolles Projekt. Sanierung des Strassenbelags, Ersatz der Bahngleise, behindertengerechte Haltestellen, Ausbau der Kreuzungsstelle bei der Haltestelle St.Katharinen und Platz für Velostreifen und Trottoirs – und das alles auf engem Raum. Auf der kurzen Strecke von einem Kilometer sollen über 85 Millionen investiert werden.

Kanton trägt 21 Millionen der Gesamtkosten

Ein stolzer Betrag, und doch war in letzter Zeit im Kantonsrat kaum ein Strassenprojekt so wenig umstritten wie dieses. Nur in der SVP fand es eine Mehrheit schlicht zu teuer und sagte deshalb Nein zum Kredit für den Kantonsanteil. «Kein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis» für eine so kurze Strecke, meinte Sprecher Johannes Brons (Schönenwerd) – auch wenn die gewählte Variante unbestritten mehr Sicherheit für alle Beteiligten im Strassenverkehr bringe.



So soll es dereinst auf der Baselstrasse aussehen: Bahn und Auto teilen sich die Fahrbahn, genug Platz für Fussgänger und Velos.

Visualisierung: zvg

Von den Gesamtkosten wird der Löwenanteil der Aare Seeland mobil von 41,5 Millionen über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert. Die Standortgemeinden Solothurn und Feldbrunnen übernehmen 9,2 Millionen, 10,1 Millionen kommen aus dem Agglomerationspro-

gramm des Bundes. Für den Kanton resultieren damit netto 21,2 Millionen, vom Kantonsrat zu genehmigen war am Mittwoch ein Bruttokredit von 31,3 Millionen.

Der Entscheid fiel klar mit 80:10 Stimmen und drei Enthaltungen. Er untersteht nicht dem

fakultativen Referendum, da die Grenze dafür bei 25 Millionen Nettokosten liegt. Apropos Preis-Leistungs-Verhältnis: Dieses sei im Gegensatz zur Auffassung der SVP sehr günstig, sagte Baudirektorin Sandra Kolly (Mitte). Sonst würde das Projekt nicht mit dem maximal möglichen

Ansatz von 40 Prozent aus dem Agglomerationsprogramm unterstützt.

Zukunft des «Bipperlisi» steht nicht zur Debatte

Potenziell umstritten hätte die gewählte Variante Mischverkehr sein können: Das «Bipperlisi»

wird zwischen Solothurn und Feldbrunnen in Zukunft nicht mehr auf einem eigenen Trasse verkehren. Die Schienen werden in die Strasse verlegt, Bahn und Autos teilen sich die gleiche Fahrbahn, dafür bleibt etwas mehr Platz für den Langsamverkehr. Diskussionen dazu gab es im Kantonsrat aber nicht mehr. In grösseren Städten funktioniere der Tramverkehr schliesslich auch gut, meinte Heinz Flück (Grüne, Solothurn).

Und offensichtlich war man sich da mit ihm einig. Die verschiedenen Ansprüche unter einen Hut zu bringen, sei nicht einfach, die vorgeschlagene Lösung «unterstützenswert», erklärte FDP-Sprecher Mark Winkler (Witterswil). Susan von Sury (Mitte, Feldbrunnen) lobte die sorgfältige Planung, und für Jonas Walthers (GLP, Küttigkofen) wäre es beim unbestrittenen Handlungsbedarf trotz der hohen Kosten «vermessen», das Projekt technisch zu hinterfragen.

Wenn schon, wäre wohl höchstens der Fortbestand der Bahnverbindung grundsätzlich zu hinterfragen gewesen. Dass dies zum jetzigen Zeitpunkt aber mässig sei, betonte neben Walthers auch SP-Sprecher Remo Bill (Grenchen). Diese Weichen seien mit dem Neubau der Rötibrücke in Solothurn und weiteren Investitionen in die Bahninfrastruktur längst gestellt. Komme hinzu: Eine separate Busspur für eine alternative Lösung wäre auf dem engen Raum an der Baselstrasse gar nicht möglich.

Die wahren Hoffnungen liegen woanders

Der Kantonsrat beschliesst, leichte Verbesserungen für den Stau in der Klus zu prüfen.

Raphael Karpf

Am Ende war es eine klare Sache. 67 Kantonsrätinnen und Kantonsräte stimmten für einen Volksauftrag sowie einen Auftrag der Grünen (in leicht abgeänderter Form), 21 dagegen. Als einzige Partei sträubte sich die SVP. Beschlossen wurde, leichte Verbesserungen für den Stau in der Klus zu prüfen. Konkret: Eine durchgehende Veloroute, Tempo 30 in der Klus sowie ein Park&Ride Konzept.

Dass, nachdem das Verwaltungsgericht das Umfahrungsprojekt verboten hatte, dringend etwas unternommen werden musste, war fast allen klar. Nicole Hirt (GLP, Grenchen), war so ziemlich die Einzige, die sagte, dass das mit dem Stau gar nicht so schlimm sei.

«Das nützt null und gar nichts»

Umstrittener war die Frage, was die beschlossenen Verbesserungen tatsächlich bringen würden. Gar nichts, sagte etwa SVP-Fraktionschef Beat Künzli (Laupersdorf). Schön und gut sei ein Veloweg, aber das Problem sei der Autostau. Und dass die Thaler plötzlich scharenweise mit dem Velo zur Arbeit fahren würden, sei dann doch nicht realistisch.

Noch deutlicher wurde Künzli zur Forderung von Tempo 30. «Wenn der Verkehr schon einmal flüssig läuft, soll er auch noch künstlich ausgebremst werden? Das nützt null und gar nichts.» Eine Haltung, die, zumindest teilweise, aus Kreisen der FDP wie auch der Mitte geteilt wurde. Auch wenn man sich dort etwas diplomatischer ausdrückte und die Vorschläge am Ende nicht ablehnte.

In der Diskussion schwang auch noch eine gehörige Portion Frust über das abgelehnte Umfahrungsprojekt mit. Mehrere Kantonsrätinnen und Kantonsräte betonten, hätte man die Umfahrung realisieren können, hätte man alle die Probleme gelöst gehabt.

Ganz besonders nachtragend gab sich der Balsthaler Gemeindepräsident Freddy Kreuchi (FDP): «Die Personen, die die Verkehrsbindung mit einem juristischen Winkelzug verhindert haben, spielen sich nun mit ihren Aufträgen als Retter auf. Dabei vergessen sie, dass sie der Grund sind, dass die Verkehrsprobleme bis heute nicht gelöst sind.» Gemeindepräsident Kreuchi spielte darauf an, dass der Volksauftrag vom Verein «Läbigi Klus» stammte, der das

Projekt an vorderster Front bezämpft hatte, Gleiches gilt für den Auftrag der Grünen.

«Klipp und klar die Meinung gesagt»

Dort freilich war man anderer Meinung. Dass man sich jahrelang auf eine neue Strasse als einzige Lösung eingeschossen habe, habe dazu geführt, dass alle anderen möglichen Lösungen ausgeblendet wurden, sagte Heinz Flück (Solothurn). Die beschlossenen Massnahmen waren für ihn nicht einfach nur Pflasterlipolitik, sondern «haben eine Wirkung».

Was durch die ganze Diskussion immer wieder mitschwang: Man trauerte dem bewilligten, aber verbotenen Umfahrungsprojekt nach. Doch ganz gestorben ist das Projekt nicht. Regierungsrätin Sandra Kolly hat mit dem Bundesamt für Kultur (dort sind die beiden Kommissionen, die das entscheidende Gutachten verfasst haben, angegliedert) bereits Sitzungen abgehalten.

«Wir haben ihnen klipp und klar gesagt, was wir vom Gutachten halten. Sie waren ziemlich baff.» Nun suche man einen Weg, das Projekt doch noch auf irgendeine Weise bewilligungsfähig zu machen.

Amtsgerichtspräsidium ist nun ein Teilzeitjob

Die Regeländerung wurde allerdings nicht ohne Diskussionen beschlossen.

Raphael Karpf

Das Amt des Amtsgerichtspräsidenten ist zweifellos anspruchsvoll: Die Anforderungen sind hoch, die Verantwortung gross. «Die Attraktivität des Amtes hat in den letzten Jahren abgenommen», sagte Kantonsrat Daniel Urech (Grüne, Dornach). Nicht von ungefähr komme es, dass das Amt immer häufiger in stillen Wahlen besetzt wird. Kampfwahlen sind eine Seltenheit geworden.

Streitfrage 50 oder 60 Prozent

Was bisher möglicherweise mit ein Grund war, der Personen davon abhielt, sich zu bewerben, war die Tatsache, dass das Amt nicht mit Teilzeitpensen ausgefüllt werden durfte. Das hat der Kantonsrat nun am Mittwoch geändert. Im Grundsatz zumindest grossmehrheitlich unbestritten, entstanden Diskussionen zu einem Punkt. Soll der Mindestbeschäftigungsgrad 50 oder 60 Prozent betragen?

Was für den Aussenstehenden wie eine Detailfrage wirkte, gab im Rat Anlass zu ernst-

haften Diskussionen. «Nicht jeder Job ist geeignet, im Teilzeitpensum ausgeübt zu werden», sagte FDP-Fraktions-sprecher Markus Spielmann (Starrkirch-Wil). Schon 60 Prozent sei sehr tief. Würde man das Mindestpensum noch weiter senken, sei es nicht mehr möglich, ein Richteramt zu führen. Insbesondere grössere, mehrtägige Verhandlungen könnten kaum noch durchgeführt werden. «Wir würden die Gerichte zu gewissen Teilen lahmlegen.»

Minimalvorgabe nicht Regelfall

Eine Haltung, die im bürgerlichen Lager sowie von der Regierung geteilt wurde. Anders sah es Urech von den Grünen: «Es geht um eine Minimalvorgabe. Und nicht darum, den Regelfall zu definieren.» Warum 60 Prozent so viel besser sein sollen als 50 Prozent, sehe er nicht ein.

Mit 56 zu 31 Stimmen setzte sich am Ende knapp die Variante mit mindestens 60 Prozent durch. Gut möglich, dass den Ausschlag gab, dass sich die Gerichte selbst für diese Variante ausgesprochen hatten.

Transparenz bei Mietzinsen

Wohnungsmarkt Neben den Krankenkassenprämien belasten vor auch steigende Mietkosten viele Haushalte zunehmend über Gebühr. Ein Vorstoss zur «Formularpflicht bei neuen Mietverträgen» von Christoph Schauwecker (Grüne, Zuchwil) traf da einen Nerv: Er verlangte, dass Vermieter bei einem Wechsel den Neumieter den Vormietzins ohne Verlangen auf einem amtlichen Formular bekenntgeben müssen.

Das soll missbräuchlichen Mietzins erhöhungen entgegenwirken und es Mietern erleichtern, sie anzufechten. Nur lässt sich die generelle Formularpflicht nicht einfach so einführen. Das eidgenössische Mietrecht gibt den Kantonen die Möglichkeit dazu, wenn Wohnungsmangel herrscht. Dafür braucht es aber erst einmal eine eigene kantonale Rechtsgrundlage. Wie wird definiert, wann ein Wohnungsmangel herrscht, der es der Regierung erlaubt, die Formularpflicht anzuordnen?

Eine solche Rechtsgrundlage soll nun gemäss abgeändertem Wortlaut des Auftrags von Christof Schauwecker geschaffen werden. Der Entscheid dazu fiel mit 49:42 denkbar knapp. Der Grund: SVP und FDP sträubten sich mit Händen und Füssen dagegen. (mou)