

Mit der Langsamverkehrs-Offensive LOS! will die Region Solothurn auf das bestehende Langsamverkehrsnetz aufmerksam machen und es weiter optimieren. Um dies zu erreichen, wird die Planung der Gemeinden, der Region und des Kantons koordiniert. So können die bestehenden Strassen entlastet und der Agglomerationsverkehr in der Zukunft besser bewältigt werden.

## Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region!



Informationen zum Langsamverkehr in der Region Solothurn

Nr. 1 | Oktober 2006

### Schwachstellenanalyse Langsamverkehr

## Massnahmenvorschläge für die Gemeinden

**Mit einer Schwachstellenanalyse hat LOS! die Basis für eine kontinuierliche Verbesserung und den steten Ausbau des Langsamverkehrsnetzes geschaffen. Den Gemeinden wird empfohlen, bereits für das kommende Jahr einen Betrag in Budget aufzunehmen, um ein bis zwei Massnahmen realisieren zu können.**

Das bestehende Netz für den Langsamverkehr (LV) in der Region bietet bereits verschiedene günstige Verbindungen, weist jedoch noch etliche Schwachstellen auf. Diese systematisch und mit einheitlichen Methoden zu erheben, war die Aufgabe, welche an das Planungsunternehmen Sigmaplan in Bern übergeben wurde. Dasselbe Team hat bereits eine solche Analyse im Rahmen des Langsamverkehrs-Konzepts der Stadt Solothurn vorgenommen. Das Ziel ist es, anhand der Analyse Schritt für Schritt die bestehenden Lücken im Netz zu schliessen und das LV-Netz attraktiver zu gestalten.

### Mit den Augen der verschiedenen Benutzergruppen

Die Analyse erfolgt aus verschiedenen Blickwinkeln. Zum Beispiel aus der Situation für Pendlerinnen und Pendler im Schul- und Arbeitsverkehr oder von älteren Fussgängerinnen und Fussgängern. Dabei geht es um die Kriterien Attraktivität, Sicherheit und Qualität der Verbindung. Mit dieser Methodik wurden die Langsamverkehrsnetze in 13 Gemeinden erfasst. Sieben im

Unteren Leberberg (Balm, Flumenthal, Günsberg, Huberstorf, Kammersrohr, Niederwil und Riedholz), wo ohnehin die Schulweg-Sicherheit zu untersuchen war und daher Synergien genutzt werden konnten. Dazu kamen die sechs Gemeinden in der Agglomeration Solothurn (Bellach, Biberist, Derendingen, Gerlafingen, Langendorf und Zuchwil).

### Empfehlungen

Die gefundenen Schwachstellen im LV-Netz wurden den Gemeinden vorgelegt und begründet. Im Rahmen von LOS! wird nun empfohlen, dass die Gemeinden eine bis zwei Massnahmen in das Budget 2007 aufnehmen und realisieren. Damit kann eine dynamische Entwicklung in Gang gebracht werden, die in absehbarer Zeit spürbare Verbesserungen bringen wird. In erster Priorität sind die bestehenden Mängel zu beheben und die wichtigsten Lücken zu schliessen. Das Ziel ist es, ein dichtes LV-Netz mit sicheren, direkten und attraktiven Verbindungen für alle Ansprüche in der gesamten Region zu realisieren.

### Beispiel einer Massnahme zu Gunsten des Fussverkehrs



An der engsten Stelle ist das Trottoir weniger als einen halben Meter breit. Eine örtliche Verbreiterung des Trottoirs sollte möglich sein. Falls damit das Abbiegen von grossen Güterfahrzeugen stark erschwert würde, kämen auch Lösungen in Frage, die ein Überfahren mit reduzierter Geschwindigkeit im Notfall erlauben würden.

### Beispiel einer Massnahme zu Gunsten des Veloverkehrs



Die Markierung kann ungeübte Velofahrende zu einem gefährlichen Überqueren der Geleise im spitzen Winkel verleiten und Autofahrende so führen, dass sie den Velos nicht genügend Platz zum Ausholen lassen. Die Markierung ist zu ändern und der Geleise-Übergang mit Gummifüllungen in den Geleisen sicherer zu machen.



### Der «Langsamverkehr» wechselt auf die Überholspur...

Die von der Repla RSU initiierte Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region! (LOS!) hat bereits in kurzer Zeit einiges bewegen können. Die Vorteile des so genannten Langsamverkehrs (LV) liegen ja auf der Hand: Die Infrastruktur-Kapazität kann das weiterhin stark steigende Verkehrsvolumen nicht mehr ohne weiteres auffangen. Es ist daher sinnvoll, einen Teil des Verkehrs auf den in der Vergangenheit unterschätzten Langsamverkehr umzulagern. Der LV ist erwiesenermassen auf kurzen Distanzen am schnellsten, verursacht keine Lärm- und Luftschadstoffemissionen und ist damit umweltschonend. Die Förderung des LV ist daher schlicht ein vernünftiges Mittel um in der Region Solothurn und Umgebung das Verkehrsproblem entschärfen zu können.

Inzwischen sind die ersten Schlüsselprojekte bereits im Bau bzw. schon realisiert. In diesem Newsletter berichten wir darüber. Diese Entwicklung zeigt, dass LOS! offene Türen beim Kanton und in den Gemeinden der Region fand. So konnte auf der Plattform von LOS! auch eine Lösung für die Velostation Solothurn gefunden werden. Das alles macht Mut, in den kommenden Jahren kontinuierlich an der Verbesserung des LV-Netzes weiterzuarbeiten. Durch die Koordination im Rahmen von LOS! kann dabei eine optimale Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen erreicht werden. ■

Hans Friedli, Präsident Repla RSU

## Mehr Sicherheit

In Luterbach wurde die Jurastrasse umgestaltet. Sie ist für den Langsamverkehr eine wichtige Verbindung zwischen Wasseramt und Lebern. Hier wurde ein LOS!-Schlüsselprojekt realisiert, um die Sicherheit für den LV zu erhöhen. Mit Erfolg, wie die Rückmeldungen der Verkehrsteilnehmenden beweisen.

### «Kernfahrbahn» sorgt für mehr Aufmerksamkeit

Das «Rezept» für dieses Schlüsselprojekt, das auf einer Strasse realisiert wurde, auf der früher sehr hohe Geschwindigkeiten zu registrieren waren, heisst «Kernfahrbahn». Darun-



ter versteht man eine Strasse ohne Mittellinie, aber mit Radstreifen. Dadurch fährt man ganz allgemein aufmerksamer, was die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Gleichzeitig wurden im Rahmen der Umgestaltung auch Radstreifen eingeführt, die zum Teil auf

dem Trottoir verlaufen. Dies ist hier gut möglich, weil eher wenig Zufussgehende diese Strecke nutzen und es sich um ein ebenes Teilstück handelt.

Die Verkehrsteilnehmenden, allen voran die Velofahrenden, haben diese Massnahme sehr gut aufgenommen. Aber auch die Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenker respektieren die Radstreifen, auch bei Kreuzungsmanövern. Die rege von Velofahrenden sowohl für den Schul- und Arbeits- als auch für den Freizeitverkehr genutzte Strecke konnte auf diese Weise erheblich sicherer gestaltet werden.

### Weiterer Ausbau in Richtung Hinter-Riedholz in Planung

Die einzige Kritik, die bisher zu vernehmen war, betrifft den Umstand, dass die Umgestaltung nicht in Richtung Norden weitergezogen wurde. Die Gemeinden sind in die Planung miteinzubeziehen, da sie sich finanziell beteiligen müssen. Dies hat eine längere Projektierungsphase zur Folge. Es ist jedoch geplant, die Strecke in Richtung Hinter-Riedholz bis zur H5 im gleichen Sinne für den LV attraktiver und sicherer zu machen. Hier weist die Strasse eine relative heftige Steigung auf. Schritt für Schritt soll damit eine Lücke geschlossen werden.

**i** Weitere Schlüsselprojekte finden Sie auf [www.so-los.ch/losschluesselformate.htm](http://www.so-los.ch/losschluesselformate.htm)

## «Bike to Work»: Bewegung kommt in den Alltag

### Ein Tag im Juni 2006: Vor dem Gebäude der Einwohnergemeinde Derendingen waren alle Mitarbeiterparkplätze frei.

Ein irritierter Bürger tritt ins Gebäude und ist überrascht, alle anzutreffen. Es ist die Zeit der Aktion «Bike to Work», in welcher Viererteams sich verpflichten, mindestens 50 Prozent der Arbeitswege mit dem Zweirad bzw. eben nicht mit dem Auto zurückzulegen. In der Gemeinde Derendingen nahm mit einzelnen Ausnahmen – ihr Wohnort liegt zu weit entfernt bzw. ist auch nicht mit dem ÖV erschlossen – die gesamte Belegschaft der Verwallung und des Werkhofs teil. Die zur Verfügung stehenden Parkplätze blieben grösstenteils unbenutzt. Die Idee von Gemeindepräsident Kuno Tschumi, sich an der Aktion «Bike to Work» zu beteiligen ist von den Abteilungsleitern und den Mitarbeitenden sehr positiv aufgenommen worden. «Einige sind schon seit jeher mit dem Velo zur Arbeit gefahren, andere fanden die Idee reizvoll.» Zwei Teams haben die gesamte Zeit ausschliesslich das Velo benutzt, die restlichen drei erfüllten das Ziel ebenfalls. «Das Velo als Verkehrsmittel wurde zum Thema», erklärt der Gemeindepräsident im Rückblick. «Es fand eine Sensibilisierung statt, die auch neue Ideen generierte.» So will man das nächste Mal versuchen, auch die Lehrer einzubeziehen und für die Schulen zusätzlich eine Aktion «Walk to School» initiieren. Angesichts der zahlreichen Fahrzeuge von Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen eine Möglichkeit, frühzeitig auf die Bedeutung der Bewegung im Alltag hinzuweisen. Inzwischen ist der Alltag wieder einge-

kehrt. Die Mitarbeiterparkplätze werden wieder benützt. Trotzdem: Das Velo kommt zumindest bei guter Witterung wieder vermehrt zum Zug. Man hat erkannt, dass es eben nicht nur praktisch ist, sondern auch gut tut.

**Ein anderes Beispiel aus der Region ist der einzige Schweizer Autohersteller, die HESS AG in Bellach.** Hier haben sich fünf Viererteams und ein Zweierteam bei der Aktion angemeldet, nachdem am Anschlagbrett auf die Aktion hingewiesen wurde. Dabei nahm auch eine Mitarbeiterin aus Schnottwil den nicht unbeträchtlichen Arbeitsweg unter ihre zwei Räder. Daniela Probst, die als Koordinatorin der Aktion amtierte, stellte anhand der gut ausgelasteten Veloständer fest, dass die Aktion ihr Ziel nicht verfehlte. Und wie steht es heute? «Es hat sich schon wieder etwas normalisiert», antwortet sie. «Aber die Teilnehmenden haben doch das Velo als ernstzunehmendes Verkehrsmittel wahrgenommen.» Bei dem nachfolgenden regnerisch-kühlen Wetter seien dann aber doch viele wieder auf das Auto umgestiegen.

**Das Echo in der Region war durchwegs positiv.** Nebst der Einwohnergemeinde Derendingen und der HESS AG nahmen auch die Stadtverwaltung Solothurn, die Curtis Instruments AG, Biberist, die Aeschlimann AG, Lüsslingen, die Centris AG, Solothurn, die Emch+Berger AG, Solothurn und die SUVA Solothurn daran teil. Ein erster Erfolg, der bei der nächsten Aktion «Bike to Work» wohl noch übertroffen werden kann. ■

## LOS!-Newsletter abonnieren

Sie wollen über die Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region! aus erster Hand informiert werden? Dann abonnieren Sie gratis den Newsletter. Senden Sie uns ein E-Mail mit Ihrer Adresse und Sie werden in Zukunft zweimal jährlich mit Informationen bedient. Hintergrundinformationen finden Sie zusätzlich auf unserer Homepage: [www.so-los.ch](http://www.so-los.ch)



## Die H5 wird in Selzach LV-tauglich...

Was früher den Velofahrenden einiges an Risikobereitschaft und Fahrkünsten abverlangte, ist eine sichere Ortsdurchfahrt geworden. Es wurden die Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h reduziert und bei den Ortseingängen «Bremsen» eingebaut. Die Zufussgehenden können nun dank Inseln gefahrlos die H5 oberirdisch queren. Die Hauptstrasse Grenchen–Solothurn wurde damit auch in Selzach LV-tauglich.

## Problemlose Einführung der Begegnungszone

In der Altstadt von Solothurn wurde am 24. April 2006 eine grossflächige Begegnungszone eingerichtet. Die Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmenden war nach einer langen Planungszeit ausserordentlich hoch. Durch die Blockierung der Ausfahrt beim Zeughausplatz und der Aufhebung der dortigen Parkplätze sowie jene beim Franziskaner- und Riedholzplatz konnte eine zusätzliche Verkehrsberuhigung erzielt werden. Die Reaktionen sowohl der Anwohnenden als auch der Verkehrsteilnehmenden war gleichermaßen positiv. Die Sperrung des «Y» für jeglichen Verkehr im Zentrum hat sich ebenfalls bewährt. Die Polizei markiert bewusst Präsenz, um von Anfang an keine Verwilderung des Verkehrsverhaltens aufkommen zu lassen.

## LOS!input

Sie haben die Gelegenheit, aktiv bei der Langsamverkehrs-Offensive mitzuwirken. Wir sind sehr daran interessiert, von Ihren Erfahrungen als Velofahrerin, Fussgänger oder Skater profitieren zu können. Sicher ist Ihnen im Alltag schon die eine oder andere Gefahrenstelle aufgefallen. Oder vielleicht vermissen Sie eine wichtige Verbindung, ein Trottoir oder eine Veloparkierungsanlage? Dann melden Sie uns diese Anliegen auf [www.so-los.ch](http://www.so-los.ch)