

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!



Newsletter zum Langsamverkehr in der Region Solothurn

Nr. 18 | Juni 2015

Velo-Schnellverbindungen:

Ein neues Instrument für den Agglo-Verkehr

Velo-Schnellverbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten bzw. Schulen mit einem hohen Ausbau- und Sicherheitsstandard sollen den Langsamverkehr (LV) weiter aufwerten.

In Deutschland nennt man sie Radschnellwege: direkt geführte, qualitativ hochwertige Verbindungen zwischen Wohn- und Gewerbegebieten bzw. Stadtzentren. Sie ermöglichen eine gleichbleibende Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf, indem Kreuzungen durch Priorisierung oder Über- bzw. Unterführungen vermieden sowie grosse Kurvenradien, gute Strassenbeläge und grosszügiger Raum mit Platz zum Überholen geboten werden. Hier haben die Velofahrer grundsätzlich Vortritt. Es sind die «Autobahnen» für Velofahrende. Schliesslich ist das Konzept das Gleiche: die grossen Punkte werden direkt verbunden. Mit Zubringern und Ausfahrten erfolgt die Feinverteilung in den Quartieren.

Studie im Auftrag des ASTRA in Arbeit

Das Büro Kontextplan soll im Auftrag des Bundesamts für Strassen ASTRA eine Studie zu den Gestaltungsmöglichkeiten verfassen. Mit einbezogen wird die Wasseramtroute. Der Projektleiter Julian Baker hat sich bereits umgesehen, wo erfolgsversprechende Ansätze zu sehen sind. «Die Kernfrage lautet dann, wie können wir diese Erfahrungen auf die Schweizer Verhältnisse umsetzen?»

Die Schweiz ist im urbanen Raum zum grossen Teil bereits gebaut. Grosszügige Neubauten sind

hier nur schwer realisierbar. Trotzdem muss der Veloverkehr möglichst direkt und sicher von den dicht bewohnten Gebieten ins Zentrum und zu den Arbeitsplatzgebieten geführt werden. «Auf den Tempo 30-Strassen in den Quartieren könnte man ein Vortrittsrecht für Velos einführen und so eine Schnellverbindung herstellen. Denkbar wäre auch eine Nutzung der Busspuren für den Veloverkehr», meint Julian Baker. Ebenfalls denkbar ist, dass bei parallel laufenden Strassen eine für den Veloverkehr umgenutzt wird. Klaus Dörnenburg hat mit Sigmaphan ein erstes Arbeitspapier für LV-Massnahmen in dieser Richtung für die Region Solothurn erarbeitet. «Im Agglomerationsprogramm 3. Generation soll der LV wieder eine zentrale Rolle spielen, und dabei sind Velo-Schnellverbindungen eine wichtige Massnahme. Zum Beispiel ist eine Verbindung zwischen Solothurn und Grenchen südlich der Bahnlinie angedacht worden.» Zwar sprengt man damit den Perimeter des Agglomerationsprogramms, aber es wäre ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Schnellverbindungen sind ohne neue Investitionen nicht denkbar. Ohne angemessene Infrastruktur wird man das Potenzial des LV jedoch nie ausschöpfen können. Die E-Bikes haben die Reichweite und Geschwindigkeit des Veloverkehrs enorm vergrössert. Auch dieser Faktor spricht für das neue Instrument.

Schnellverbindungen für den Schulverkehr

«Meist sind es die Eltern, die aufgrund einer Risikobeurteilung den Entscheid fällen, ob ein Kind mit dem Velo zur Schule fährt oder nicht», unterstreicht Klaus Dörnenburg. «Schlimmstenfalls bringt man das Kind dann sogar per Auto zur Schule und vergrössert so das Gefahrenpotenzial für die anderen Kinder auf dem Schulweg. Betroffene Kinder werden dann später auch für das Pendeln zum Arbeitsplatz nicht mehr auf das Velo umsteigen.» Sichere Schnellverbindungen könnten den Negativtrend stoppen und wieder eine positive Grunddynamik auslösen. Diese grosse Chance gilt es im 3. Agglomerationsprogramms zu nutzen.



Editorial

Matthias Reitze,
stv. Geschäftsführer
der Repla
espaceSOLOTHURN

In Kopenhagen oder Amsterdam hat der Veloverkehr die gleiche Bedeutung wie der öffentliche und der motorisierte Individualverkehr. Daher tragen drei Säulen den Agglomerationsverkehr. Als LOS! ins Leben gerufen wurde, wünschte sich der damalige Regierungsrat Walter Straumann, dass damit die Basis gelegt werde, um auch in der Agglomeration Solothurn das stetig wachsende Verkehrsvolumen auf drei tragfähigen Säulen aufzubauen. Dazu sind allerdings auch Investitionen in die Infrastruktur notwendig. Das beweisen Vorbilder wie Kopenhagen und Amsterdam. Es braucht ein gut ausgebautes Velowegnetz und – in den Haupteinfallachsen zum Zentrum und zu den Arbeitsplatzgebieten – Schnellverbindungen. Mit dem Aufkommen des E-Bikes gibt es heute ein zusätzliches Potenzial für den Pendlerverkehr. Gleichzeitig steigt die Reichweite des LV. Damit der LV seine Vorzüge ausschöpfen kann, muss die mögliche Geschwindigkeit ausgenutzt werden können. Das bedeutet, dass es keine Kreuzungen geben darf und breitere Spuren vorhanden sind. Durch ein effizientes Netz von solchen Schnellverbindungen rückt die Agglomeration weiter zusammen. Bereits mit dem Quantensprung im Busangebot in der Region konnte ein solcher Effekt erzielt werden. Nun braucht es einen weiteren Schritt, damit mit dem beschränkt zur Verfügung stehenden Raum eine effiziente Verkehrsabwicklung möglich ist. Im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramms haben wir die Gelegenheit, einen eigenen, angemessenen Weg zu finden, um die Ansätze der Vorbilder wie Kopenhagen und Amsterdam umzusetzen. ■



Auch in Wien gibt es bereits attraktive Velo-Schnellverbindungen.

«Die Bauarbeiten kommen gut voran»

Im Rahmen der Instandsetzungsarbeiten an der Wilihofbrücke kann die Linienführung des Velo- und Fusswegs am Aareufer stark verbessert werden. Im Süden entstehen eine neue Unterführung sowie Rampen zur Jurastrasse. Bei der im Norden bestehenden Unterquerung der Brücke wurde der Weg abgesenkt, womit die minimale Durchfahrthöhe zwei Meter beträgt. «Die Bauarbeiten gehen planmässig voran», erklärt Lukas Hofstetter, Projektleiter Kunstbauten im Amt für Verkehr und Tiefbau. Die eigens signalisierte Umleitung für Velofahrende gab keine Probleme und wurde gut aufgenommen. In absehbarer Zeit können Zufussgehende und Velofahrende von den Neuerungen profitieren, womit ein weiterer Mosaikstein bei der Optimierung des LV-Netzes eingefügt worden ist.



Die neue Unterführung und die Rampen am Südufer der Aare nehmen Form an.



Die bestehende Unterführung der Brücke wurde leicht abgesenkt.



Für den Fuss- und Veloverkehr ist eine grossräumige Umfahrung signalisiert.

Neue Begegnungszone in der Vorstadt Solothurn

Neue Veloparkplätze entstehen

Die neue Begegnungszone auf der Verbindung zwischen der Altstadt und dem Hauptbahnhof Solothurn war ein logischer Schritt und wurde von der Bevölkerung auch entsprechend angenommen. Bei der Umgestaltung der Hauptbahnhofstrasse wurde die Niveaudifferenz Trottoir/Fahrbahn auf 3 cm abgesenkt und ist damit auch behindertengerecht geworden. Benedikt Affolter vom Tiefbauamt der Stadt Solothurn hat

keine einzige negative Reaktion festgestellt. «Noch ist das Projekt nicht abgeschlossen. Die Möblierung ist erst provisorisch, also auch die Veloabstellplätze.» Vorgesehen sind dann neue, ungedeckte Abstellplätze, die auch von Pendlern genutzt werden können, wenn die Velostation voll belegt ist. «Im Frühling/Sommer stösst die Velostation immer öfter an ihre Grenzen. Wir sind daher ständig auf der Suche, um das Angebot an Abstellplätzen weiter zu erhöhen.» Das ist auch notwendig, da der Bedarf in diesem Gebiet immer sehr gross ist. Die nächste Erweiterung des Angebots erfolgt auf dem Areal der RBS im Süden des Hauptbahnhofs.



Die neue Begegnungszone in der Solothurner Vorstadt ist beits gut akzeptiert.



Ausbau Veloweg bis Bellach



Vom Föhrenweg in Solothurn zur Gemeinde-grenze Bellach wird bis zum September 2015 die Verbreiterung des Weges und die Asphaltierung abgeschlossen. Vorgängig wird auf 375 Metern eine moderne LED-Beleuchtung installiert. Der bisherige Mergelbelag war nicht optimal, und es gab auch keinen Winterdienst. Mit der Eröffnung der Haltestelle Bellach wird es für die Bewohnerinnen und Bewohner von Solothurn West attraktiv, mit dem Velo hin zu fahren und dort auf den ÖV umzusteigen. Daher hat sich dieser Ausbau aufgedrängt.

Bike to work 2015



Neu dauert die immer populärer werdende Aktion, die jeweils im Frühling stattfindet, zwei Monate. Die teilnehmenden Unternehmen können dabei selber wählen, ob sie einen oder gleich beide Monate teilnehmen. Mitte Mai waren bereits 64 Unternehmen, Institutionen und

Verwaltungsstellen aus dem Kanton Solothurn fix für Bike to Work gemeldet, davon 33 für die beiden Monate Mai und Juni! Dies ist eine erfreulich hohe Beteiligung – im Jahr 2014 hatten sich im Juni 44 Betriebe beteiligt.



Fotos: zVg

LOS!-Newsletter lieber per Email?
Bitte geben Sie uns Ihre Email-Adresse an, falls Sie unseren LOS!-Newsletter nicht mehr per Post erhalten möchten.
→ sekretariat@repla.ch

i Sämtliche Informationen zu LOS! finden Sie auf www.so-los.ch

Herausgeberin: repla espaceSOLOTHURN, Langfeldstrasse 28, 4528 Zuchwil; info@so-los.ch
Gestaltung, Fotos ohne Vermerk: Bruckert/Wüthrich, Olten
Text: Peter J. Aebi, Grenchen