

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. 23 | November 2017

Fakten und Meinungen

Grössere und kleinere Erfolge der Langsamverkehrs-Förderung

Sie alle haben in ihrer Funktion Projekte oder Anlässe für den Langsamverkehr betreut. Nun schätzen sie den erzielten Erfolg ein, aber auch, wie man den Langsamverkehr entscheidend weiter bringen könnte.

Benno Krämer, slowUp Solothurn-Buechibärg

«Mit dem E-Bike bin ich schneller als mit dem Auto.»

Die slowUps in der Region sind – wie eigentlich überall in der Schweiz – eine Erfolgsgeschichte. Benno Krämer ist als OK-Präsident für die Durchführung verantwortlich. «Ich denke, der slowUp in der Region führt schon dazu, dass vermehrt das Zweirad eingesetzt wird. Das sowohl in der Freizeit als auch im Alltag. Wir beobachten auch, dass vermehrt Velofahrerinnen und -fahrer auf der Strecke im Bucheggberg unterwegs sind.» Das seien zwar vor allem Freizeitsportler. Aber: «Das Velo hat wieder etwas Rückenwind, auch im Alltag. Die neuen Bikes sind halt einfach komfortabler. Und das E-Bike wird noch einiges auslösen.»

Damit ist er auch schon beim Punkt, wie man denn am ehesten den Langsamverkehr in der Region voranbringen könnte. «Wenn ich das E-Bike nehme, bin ich in fünf Minuten am Ziel in der Stadt. Mit dem Auto benötige ich mindestens die doppelte Zeit, ganz zu schweigen von den Kosten für Parking und Benzin. Das ist schon ein gutes Argument.» Es brauche jedoch halt sichere und direkte Verbindungen für den Langsamverkehr. «Es sind meines Erachtens getrennte, sehr direkt geführte Spuren nötig, um die Vorteile des Langsamverkehrs voll nutzen zu können.» Da träumt er von Verhältnissen wie sie in Deutschland oder Holland anzutreffen sind. Und er findet die Verknüpfung zwischen öV und Langsamverkehr nicht optimal. «Hier wurden eindeutig die geringsten Fortschritte gemacht. Es ist viel zu kompliziert, das Velo mitzunehmen.»

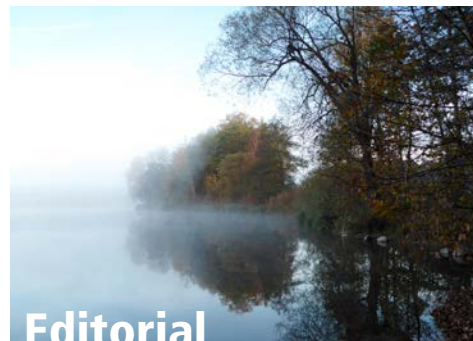


Benedikt Affolter, Abteilung Tiefbau
Stadtbauamt Solothurn, Velostation Solothurn

«Mehr abgestellte Velos»

«Eine Erfolgsstory», nennt Benedikt Affolter die Velostation Solothurn. «Sie ist voll ausgelastet und es braucht eigentlich bereits einen Ausbau. Im Rahmen des RBS-Perron-Ausbaus sollen 200 zusätzliche Veloabstellplätze auf der Südseite erstellt werden.» Aber auch im Umkreis um den Hauptbahnhof haben die abgestellten Fahrräder wieder zugenommen. «Das frühere Chaos beim Kneubühler gehört erfreulicherweise der Vergangenheit an. Mit der Velostation haben wir aber rund 50 Prozent mehr abgestellte Velo im Umkreis des Hauptbahnhofs.» Die Verbindung aus der Stadt und Region zum Bahnhof wird also oft mit dem Velo zurückgelegt. «Um genauere Auswirkungen untersuchen zu können, brauchen wir häufigere Verkehrszählungen. Das wird mit neuen Messmethoden schon bald möglich sein.» Bisher gibt es bloss alle fünf Jahre Erhebungen. Dabei sind auch Hinweise auf die Wetterverhältnisse nötig. «Die Witterungsverhältnisse beeinflussen den Veloverkehr entscheidend. Viele Velofahrende verzichten bei schlechtem Wetter auf das Velofahren.»

Für eine Verbesserung des Modalsplits brauche es an den häufigsten Zielorten grundsätzlich mehr überdachte Abstellplätze. «Wir haben ein Projekt auf dem Postplatz. Im Altstadtbereich sind Überdachungen aus städtebaulichen Gründen aber nicht möglich.» Es sei aber so, dass die Verfügbarkeit von geordneten Abstellplätzen die Attraktivität des Veloverkehrs sicher erhöhe. Zudem seien die Velowege und -spuren entscheidend.



Editorial

Endlich ist es soweit: die letzten Lücken der Wasseramt-Route sind geschlossen. Mit deren Signalisation entsteht nicht nur eine faszinierende Strecke für die Freizeit, sondern auch eine direkte und sichere Verbindung der Agglomeration zu Naherholungsgebieten, vor allem zum Burgäschisee. Ich bin sicher, dass dies der eine oder die andere dazu bewegen wird, mit dem Velo oder E-Bike an den See zu fahren. Das wird also zu einer gewissen Entlastung des Freizeitgebietes vom motorisierten Individualverkehr führen, die mehr als willkommen ist.

Nicht zuletzt ist mit der Wasseramt-Route eine Verbindung aus dem Wasseramt in die Agglomeration Solothurn entstanden, die attraktiv, weil direkt und sicher ist. Diese Verbindung vereinigt also die Freizeit-, Tourismus- und Arbeitsverkehrsansforderungen auf eine mustergültige Weise. Wenn man weiss, dass das E-Bike für Fahrten aus der Region in die Stadt das unkomplizierteste und schnellste Fahrzeug ist, dann braucht es nicht mehr viel, um einen Umsteigeeffekt erzielen zu können.

Insgesamt also dürfen wir uns dreifach freuen: erstens, weil wir eine coole Freizeit-Route mehr zur Verfügung haben, zweitens, weil wir ein Naherholungsgebiet entlasten können und drittens, weil der Alltagsverkehr zur Schule, zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen ebenfalls profitieren wird. Wir feiern also mit Fug und Recht einen Meilenstein der LV-Förderung in unserer Region. ■

Roger Siegenthaler
Präsident repla espace SOLOTHURN

Foto: slowup.ch



Der nächste slowUp Solothurn-Buechibärg
findet am Sonntag, 27. Mai 2018 statt.



Foto: zVg



Foto: zVg

Heinz Flück, Pro Velo Solothurn, Velofahrkurse

«Sicher im Sattel»

Die Velofahrkurse in Solothurn und neu auch in Biberist sind ein Basiselement der LV-Förderung. Heinz Flück arbeitete in den vergangenen Jahren aktiv in den Kursen «Sicher im Sattel» mit. Er zeigt sich von der erzielten Wirkung zufrieden. «Wir können hier den Eltern aufzeigen, was sie ihrem Kind auf dem Velo zutrauen dürfen und wie sie dem Kind verantwortungsvolles Fahren vermitteln können.» Die Bedingung, dass ein Elternteil pro Kind dabei sein muss, bewährte sich. Schliesslich entscheiden die Eltern, wann ein Kind dann auch alleine mit dem Velo fahren darf. Es sei wichtig, den Eltern und Kindern aufzuzeigen, dass man an gefährlichen Stellen auch einfach mal absteigen könne. «Zum Beispiel beim Jumbo-Kreisel überquert man die Strasse am besten auf dem Fussgängerstreifen. Pro Kurs nehmen rund 30 Kinder teil. Die Eltern werden von der Stadtpolizei über «Kind und Velo» informiert. «Diese Basis gibt einen Anstupser für den LV. Aber es braucht viel mehr.»

«Das Velo bringt in der Schulzeit Freiheit, denn das Kind wird mobil.» Für die Förderung des Velos auf dem Schulweg seien Verbindungen vom Wohnort zu den Schulen notwendig, die von den Eltern als sicher eingestuft werden. «Das heisst, wir brauchen Massnahmen beim Velonetz, wie sie für die Verbindung von Lüsslingen zum Oberstufenzentrum in Solothurn nächstes Jahr gebaut werden.» Der Ausbau des öV-Angebots konkurrenziert andererseits den LV auf dem Schulweg. «Es ist fantastisch, wie sich das öV-Angebot für die Schülerinnen und Schüler entwickelt hat. Für den LV spricht aber die regelmässige Bewegung und damit die positive Auswirkung auf die Gesundheit.»

Astrid Szélpal, Kantonale Verwaltung, Bike2Work

«27 000 Kilometer per Velo»

Seit 2009 nimmt die kantonale Verwaltung jedes Jahr an Bike2Work teil, zuletzt mit wachsendem Interesse der Mitarbeitenden. «48 Teams mit je vier Teilnehmenden machten in diesem Jahr mit. Dabei entwickelte sich in den teilnehmenden Abteilungen sehr viel Teamgeist», erklärt Astrid Szélpal. Trotzdem war es nicht einfach «nur» Plausch. «Es war auch ein Wettkampf, wer mehr Kilometer zusammen bringt», lacht Astrid Szélpal. Sie hat selber dem Gruppendruck nachgegeben und ist auch bei Regen auf ihr Velo gestiegen. So kamen in der gesamten Verwaltung über 27 000 Kilometer zusammen. Unser Ziel waren eigentlich 30 000 Kilometer, aber dieses Ergebnis ist auch schon bemerkenswert.» Ob dadurch das Alltagsverhalten der Mitarbeitenden in Richtung LV beeinflusst wurde, kann sie nicht sagen. «Es gibt keine statistischen Grundlagen. Wir haben jedoch in verschiedenen Verwaltungsstandorten eine gute Infrastruktur wie abschliessbare überdachte Abstellplätze oder Duschen.»

Welche Massnahmen könnten denn diese Verhaltensänderung unterstützen? Astrid Szélpal ist sich nicht sicher. «Wir wissen, dass Menschen grundsätzlich Gewohnheitstiere sind», schmunzelt sie. «Am ehesten wäre also denkbar, dass allenfalls der Schwung der Aktion Bike2Work in den Alltag mit genommen werden könnte.» Sie überlege sich, ob man im kommenden Jahr die Aktion nicht über zwei Monate führen sollte, um zu sehen, welche Kilometerleistung dann erbracht wird. «Wird das Doppelte per Velo zurück gelegt, dann darf man davon ausgehen, dass die Überführung in die Nachhaltigkeit möglich wäre.»

Wasseramt-Veloroute

Neue Bodenmarkierungen weisen den Weg

Schon zwei Wochen nachdem an der OK-Sitzung der Wunsch nach einer provisorischen Velorouten-Signalisation durch die Derendinger Wohnquartier geäussert wurde, ist sie realisiert!



Prix-Velo-2017

Wie velofreundlich ist Ihre Stadt?

Nehmen Sie bitte an der Online-Umfrage teil, Sie benötigen für die 30 Fragen fünf bis zehn Minuten. Beurteilen Sie Ihre Stadt, Ihre Gemeinde auf die Velofreundlichkeit. Die Umfrage dauert bis 30. November 2017.

www.velostaedte.ch/fragebogen/



Velofahrkurse 2018

Auch nächstes Jahr finden zwei von LOS! unterstützte Velofahrkurse statt:
in Biberist am 5. Mai, 9 bis 12 Uhr
in Solothurn am 26. Mai, 9 bis 12 Uhr
Anmeldung und Informationen:
www.velokurs.ch



Foto: zVg

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