

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 (LV) in der Region Solothurn

Nr. 28 | Mai 2020

Peter Portmanns Rückblick auf 12 Jahre LV:

«Der Langsamverkehr nimmt Fahrt auf.»

Der Rückblick auf Peter Portmanns Tätigkeit als Langsamverkehrs-Verantwortlicher fällt positiv aus: «Der Langsamverkehr nimmt Fahrt auf. Es hat sich einiges getan, und in Zukunft gibt es eine höhere Priorität für den LV.»

Nach rund 12 Jahren Tätigkeit für den Langsamverkehr im Kanton Solothurn – nebenbei zur Haupttätigkeit als Projektmanager im Kreis I – wird Peter Portmann von Sascha Attia als LV-Verantwortlicher abgelöst. Seit dem 1. April steht für die Anliegen des LV neu ein 80-Prozent-Pensum zur Verfügung. Für Peter Portmann klar ein positives Signal, dass der LV an Bedeutung gewonnen hat. «Sascha Attia wird die Weiterentwicklung der Velorouten und Schnellverbindungen an die Hand nehmen.» Die Basis ist gelegt, aber es bleibt noch viel Arbeit. «Nebst dem Festlegen dieser neuen Routen und Verbindungen sind zuerst die Standards zu definieren.»

Herausforderung Fussverkehr

Wenn man vom LV spricht, wird der Fussverkehr mit einbezogen. Hier hat der LV-Verantwortliche vor allem die Aufgabe der Begleitung der Planung. «Die Planung des Fussverkehrsnetzes ist in der Zuständigkeit der Gemeinden», unterstreicht Portmann. «Unsere Kantonsstrassen sind mit Längs- und Querverbindungen betroffen. Insbesondere bei den Querungen muss oft der Spagat zwischen Verkehrsfluss, «Fleischbremse» Velo bei Mittelinseln und Komfort der Fussgänger-Verbindungen gelingen. Die Aufhebung von Fussgängerstreifen stösst immer wieder auf Unverständnis bei den Betroffenen. Dies einer besorgten Mutter zu erläutern ist nicht einfach.»

Highlight Wasseramt-Route

Seit der Aufnahme seiner Tätigkeit als LV-Verantwortlicher war die Wasseramt-Route auf der Pendenzenliste. «Es ist mein Lieblingsprojekt. Mit den vielen Beteiligten brauchte das Projekt zwar etwas länger, aber es war ein spezielles Erlebnis, wie alle motiviert zu Werke gingen. Heute gibt es von überall positive Rückmeldungen über die schnelle Verbindung nach Solothurn. Nun braucht es noch die Querung der Hauptstrasse beim Floraplatz in Derendingen. Sie wird in diesem Jahr im Rahmen des Projekts «Derendingen Hauptstrasse inkl. Kreuzplatz» erstellt.

Es hat noch viel Potenzial

Sein grosser Wunsch ist es, einmal auf einer Veloschnellroute unterwegs sein zu können. «Grenchen–Solothurn ist ein Thema und im Aargau laufen Bestrebungen für eine Verbindung zwischen Zofingen und Aargau. Da wäre eine Weiterführung nach Olten und Aarau natürlich sinnvoll. Auch im Kanton Bern wird jetzt vorwärts gemacht.»

Die Emme-Querungen sind immer wieder ein Thema. Gut gelungen ist die Verbindung Biberist–Lüsslingen als separater Velo- und Fussweg. «Es gilt Puzzle-Stück um Puzzle-Stück zusammenzufügen, damit ein zusammenhängendes Velonetz entsteht. Dafür haben wir mit dem «Kantonalen Netzplan Velo und Routen SchweizMobil» das geeignete Instrument. Da sämtliche Ortsplanungen von der LV-Fachstelle begutachtet werden, können Inputs auf dieser Stufe erfolgen.»



Peter Portmann
AVT Kanton Solothurn
Projektmanagement
Kreis I
eh. LV-Verantwortlicher

Gute Aussichten für den LV

Nicht zuletzt durch die erhebliche Zunahme an E-Bikes gibt es heute eine viel grössere Akzeptanz für die Idee von Veloschnellrouten. Auch von den Nachbarkantonen steigt der Druck, die wichtigsten Verbindungen direkter und schneller zu gestalten. Die Zeit ist jetzt reif für konkrete Projekte. Mit der Realisierung solcher Projekte darf auch mit einer verstärkten Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den LV gerechnet werden.

Doch auch die aktuellen Projekte wie die neue Emme-Querung, die hoffentlich bald zur Verfügung steht oder der separate Veloweg zwischen Zuchwil und Luterbach sind wichtige Puzzleteile auf dem Weg zur Realisierung eines zusammenhängenden Velonetzes im espace Solothurn.

Nicht vergessen werden dürfen die Rahmenbedingungen für den LV. Sicherheit und Komfort sind hier wichtige Kriterien. So könnten auch Tempo-30-Zonen wohl einiges zur Erhöhung der Sicherheit beitragen. Mit dem Versuch einer temporären 30er Zone im Bereich des Schulhauses von Nennigkofen während den Schulzeiten werden wir wichtige Erkenntnisse gewinnen können.

Alles in allem wird der LV in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Die Aussichten sind gut. Ich wünsche meinem Nachfolger Sascha Attia viel Freude und zahlreiche kleine und grosse Erfolge. ■



«Die Wasseramt-Route ist mein Lieblingsprojekt. Heute gibt es von überall her positive Rückmeldungen über die schnelle Verbindung nach Solothurn.»



«Gut gelungen ist die Verbindung Biberist–Lüsslingen als separater Velo- und Fussweg.»

Velowege von kantonaler Bedeutung

Die Revision des Strassengesetzes macht nun grosse Fortschritte. Bernardo Albisetti, Departementssekretär des BJD, ist zuversichtlich, dass die Inkraftsetzung bereits 2021 erfolgen kann. «Es gibt eine hohe Akzeptanz. Die erste Lesung in der UMBAWIKO ist absolviert, es folgt noch eine zweite bevor die Vorlage in die Finanzkommission geht.» Die Behandlung im Kantonsrat sei im Juni, spätestens aber im September vorgesehen. Dem weiteren Verlauf des Geschäfts sieht er zuversichtlich entgegen. «Der Langsamverkehr hat an Bedeutung gewonnen und wird weiter wachsen», meint Albisetti. «Gerade mit den E-Bikes wird der LV noch attraktiver.» Mit dem angepassten Gesetz können dann auch die wichtigsten Achsen in die Agglomeration schneller ausgebaut werden.

Die finanzielle Belastung der Strassenrechnung durch die Finanzierung der neuen Aufgaben im Bereich des Veloverkehrs belaufen sich auf 500 000 bis 2 Mio. Franken jährlich.

§ 4^{bis} (neu)

Velowege und Fusswege

¹ Velo- und Fusswege können auf oder getrennt von Kantons- oder Gemeindestrassen geführt werden.

² Auch Velo- und Fusswege, welche getrennt von der Strasse geführt werden, werden jener Strasse zugeordnet, welcher sie funktional angehören.

³ Planung, Bau, Finanzierung sowie Unterhalt der spezifischen Ausgestaltung von Velowegen von kantonaler Bedeutung, die über Gemeindestrassen führen, liegen in der Zuständigkeit des Kantons.

⁴ Der Regierungsrat bezeichnet die Velowege von kantonaler Bedeutung. Die kantonale Velowegplanung unterliegt § 3 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978.

Agglomerationsprogramm 4. Generation

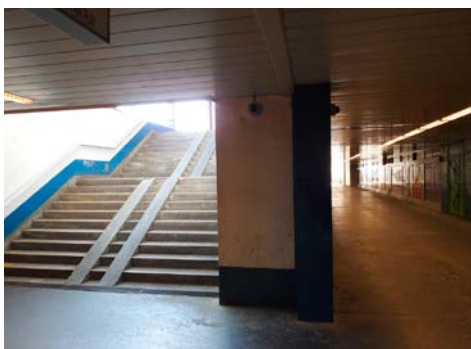
Fokus auf Realisierung

Die Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation waren noch eine Art Wunschkataloge. Doch inzwischen hat ein Kulturwandel stattgefunden. Auf Bundesebene sind klare Kriterien formuliert worden, damit Subventionen ausgeschüttet werden. Zudem wurden nun klare «Ablaufdaten» festgelegt, bis wann eine Realisierung zu erfolgen hat. Finanzierungen «auf Reserve» werden damit unmöglich. Ohne Umsetzung gehen die bereits gesprochenen Subventionen verloren.

Diese Prämissen sind bereits in die Erarbeitung des neuen Agglomerationsprogramms eingeflossen. «Wir legen den Fokus auf planungs- und budgettreife Massnahmen», unterstreicht Amalia Schneider vom Amt für

Raumplanung. «Wir haben die Gemeinden der repla espace Solothurn von Anfang an mit gemeinsamen Workshops einbezogen.» Es braucht für die Integration konkreter Massnahmen ins Agglomerationsprogramm einen verbindlichen Gemeinderatsbeschluss, danach zusätzlich eine Zustimmung der Delegiertenversammlung der repla sowie einen Regierungsratsbeschluss.

Wenn wir von konkreten Massnahmen sprechen: Obwohl die Liste noch nicht bereinigt ist und noch einige Abklärungen anstehen, ist sich Amalia Schneider sicher: «Aufgrund des ausgewiesenen Handlungsbedarfs sind für mich die Massnahmen am HB Solothurn/RBS Süd sowie die Veloschnellroute zwischen Grenchen und Solothurn gesetzt.»



Hauptbahnhof Solothurn: Im Teil RBS Süd wird eine neue LV-Unterführung geplant.



Die wichtigste Einzelmassnahme dürfte die Veloschnellroute Grenchen-Solothurn sein.



Solothurn-Buechibärg

Heuer kein slowUp

Aufgrund der Coronavirus-Situation (Verbot von Grossveranstaltungen) muss der 10. slowUp Solothurn-Buechibärg vom Sonntag, 14. Juni 2020 abgesagt werden. Die nächste Ausgabe findet voraussichtlich am Sonntag, 16. Mai 2021 statt.

Biberist, Solothurn

Keine Velofahrkurse

Gemäss Verordnung des Bundes zur Corona-Krise wurden die Kursabsagen bis 8. Juni verlängert. Darunter die Kurse in Biberist und Solothurn. Für die Kurse nach dem 8. Juni (ausserhalb des Kantons Solothurn) ist es möglich, sich anzumelden. Allerdings könnte Pro Velo Schweiz weiterhin zu Absagen gezwungen sein.

www.velokurs.ch

Solothurn

Bike Days 2020 abgesagt

Die Bike Days wurden mit dem Tourismuspreis Kanton Solothurn 2019 ausgezeichnet. Für die Jury waren der hohe Innovationsgehalt, die Einzigartigkeit und seine nationale sowie internationale Breitenwirkung ausschlaggebend. Die nächsten Bike Days finden vom 7. bis 9. Mai 2021 statt.

Schweiz

Bike to work verschoben

Pro Velo Schweiz geht davon aus, dass unser Alltag in den nächsten Wochen noch weiter von Coronavirus-Massnahmen geprägt sein wird und hat deshalb entschieden, die bike to work Challenge auf den Herbst zu verschieben. Sie findet im September und Oktober 2020 statt.

www.biketowork.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