

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. 29 | Dezember 2020

Neuer Schub für den Langsamverkehr

Grosse Ziele sollen jetzt erreicht werden

Nur mit einem verstärkten Einbezug des Langsamverkehrs können die nach wie vor steigenden Mobilitätsbedürfnisse auch in Zukunft befriedigt werden. Die Aufwertung der Fachstelle Langsamverkehr im AVT will die repla espace Solothurn daher für eine Optimierung der Zusammenarbeit zwischen Region und Kanton nutzen, um so noch mehr für den Fuss- und Veloverkehr herauszuholen.

In der Region ist die Situation des Langsamverkehrs in den letzten Jahren definitiv besser geworden. Repla-Geschäftsführer Matthias Reitze: «Die Veloverbindungen müssen zwar zum Teil bezüglich Sicherheit und Komfort noch verbessert werden.» Das gilt gerade für die Wege zu den regionalen Schulzentren. Den Schulen möchte Roger Siegenthaler auch bei der LV-Förderung eine wichtige Rolle zuordnen. «Einerseits muss kommuniziert werden, wo bereits sichere Verbindungen bestehen, andererseits muss generell dafür gesorgt werden, dass an den Schulen das Velo als effizientes und umweltschonendes Verkehrsmittel vermittelt wird. Hier kann LOS! wirksamen Support leisten.»

Pläne jetzt realisieren

«Mit dem E-Bike-Boom müssen wir jetzt auch grössere Würfe realisieren», erklärt Roger Siegenthaler und spricht damit den überregionalen Langsamverkehr an. «Für die Verbindung Grenchen–Solothurn liegt ein Projekt vor. Mit der Aufwertung der LV-Fachstelle beim Kanton lässt sich das Anliegen jetzt beschleunigen. Ich finde zudem, dass Schnellrouten auch bis Oensingen und in Richtung Bern, zum Beispiel bis Bätterkinden wichtig wären. Das braucht jedoch eine interkantonaale Koordination.»

Die neue Regelung der Strassenfinanzierung ermöglicht die Realisierung von Velorouten von überregionaler Bedeutung durch den Kanton. Das müsse jetzt gezielt genutzt werden. Veloschnellrouten haben mit der E-Bike-Welle eine höhere Dringlichkeit erhalten. «Mit einer attraktiven Verbindung lassen sich wirkungsvolle Anreize setzen, um vom Auto auf das Velo umzusteigen.» Als E-Bike-Fahrer sehen Siegenthaler und Reitze auch die Notwendigkeit, dass die Velospuren grosszügiger werden müssen. «Es gibt deutlich mehr Überholmanöver, die auch entsprechend Raum brauchen.»

Ein weiterer Aspekt seien die Senioren, die das E-Bike für sich entdeckt haben. «Viele steigen nach langer Zeit wieder auf ein Zweirad um. Da besteht schon ein erhöhtes Unfallrisiko. Hier könnten LOS!-Aktionen sicher einiges bewegen.» Dafür stünden mit der Pro Senectute geeignete Partner bereit.

Strassenbild hat sich verändert

Wurden die Velos vor 15 Jahren nur noch von eingefleischten Bewegungsfans genutzt, sind wieder viel mehr Zweiräder sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr zu sehen. Die daraus entstehende Dynamik wollen Roger Siegenthaler und Matthias Reitze mit gezielten Massnahmen in der Kommunikation zu wichtigen Zielgruppen nutzen.



Editorial

Roger Siegenthaler,
Präsident repla
espaceSOLOTHURN

Jetzt wichtige Projekte realisieren!

Wir haben im Bereich Langsamverkehr in der repla espace Solothurn in den vergangenen Jahren einiges erreicht. Das brauchte Zeit und Geduld. Aber es hat sich viel bewegt. Die Wasseramt-Route ist sicher ein gutes Beispiel. Jetzt wollen wir aber das Tempo beschleunigen und wichtige Projekte realisieren. Mit der Aufwertung der Fachstelle Langsamverkehr im AVT steht mehr Kapazität zur Verfügung. Von höchster Priorität sind nun überregionale Schnellrouten von und nach Solothurn. Jene nach Grenchen wurde schon lange diskutiert und ein Projekt liegt vor. Dieses muss jetzt endlich angepackt werden. Ich bin aber der Meinung, dass es noch weitergehende Bedürfnisse gibt. Eine Schnellrouten-Verbindung in Richtung Osten bis Oensingen zum Beispiel ist sicher sinnvoll. In Richtung Bern, in einem ersten Schritt vielleicht wenigstens bis Bätterkinden, wäre ebenfalls prüfungswert. Solche Schnellrouten müssen die neuen Bedürfnisse, die mit den E-Bikes aufkommen, erfüllen können. Das heisst, es braucht genug Raum für sichere Überholmanöver. Mit der Realisierung solcher Hauptverbindungsachsen kann ein Umsteigen vom motorisierten Individual- auf den Langsamverkehr erwirkt werden. Die Vision von den drei Säulen des Personenverkehrs, welche die nach wie vor steigenden Mobilitätsbedürfnisse tragen können, würde endlich Realität. ■



Im September 2020 hat der Vorstand der repla Matthias Reitze zum Geschäftsführer gewählt. Er war langjähriger Stellvertreter und kennt die Projekte und das Umfeld der repla bestens. Wie bisher leitet er auch die Arbeitsgruppe LOS!.

Nutzungskonzept Aarelauf bis Attisholz

Während des Lockdowns zeigte sich die Bedeutung von Naherholungsgebieten eindrücklich. Am Aarelauf zwischen Solothurn und Attisholz befinden sich Gebiete, die auf Erholungssuchende sehr anziehend wirken. Allerdings zeigen sich dabei die klassischen Nutzungskonflikte, da hier auch Naturschutzgebiete liegen. Zudem bestehen Weglücken für die Langsamverkehrsverbindung zwischen Solothurn und Attisholz.

Mit Workshops und gezielten Abklärungen wird bis zum Sommer 2021 ein Nutzungs-

konzept erarbeitet, das festhält, welche Nutzungsintensität in welchem Bereich möglich ist. Naherholung und Natur sollen entsprechend bewertet werden, damit verschiedene Zonen – vom absoluten Naturschutzgebiet über schonende Nutzungen bis hin zu zentralen Erholungsplätzen – entstehen. Die Verkehrsinfrastruktur übernimmt dann bereits eine gewisse Lenkungsfunction. Amalia Schneider vom Amt für Raumplanung: «Die verschiedenen Nutzungsinteressen sollen optimal abgestimmt werden.» Attraktive, siedlungsnaher Erholungsräume sind erwünscht, weil sich so motorisierter Verkehr vermeiden lässt. «Wir wollen die Ziele möglichst mit Anreizen statt mit Verboten erreichen.» Das soll sich dann in den Massnahmen spiegeln. Über die Stossrichtung des Projektes sind sich alle beteiligten Fachstellen und Gemeinden bereits einig. Anfang Jahr werden vertiefte Abklärungen mit den Gemeinden vorgenommen, bevor im Frühjahr ein zweiter Workshop die Grundlagen für das Nutzungskonzept liefern soll.



Unterwegs entlang der Aare – wohl in die Aare.

Per Velo zu Bahn und Bus

Schub für Veloparkplätze bei ÖV-Haltestellen

Mit «Bike+Ride» werden Veloabstellplätze an Bahn- und Busstationen bezeichnet, die zum Umstieg auf die Bahn oder den Bus genutzt werden. In den Jahren 2019 und 2020 wurden in der Agglomeration Solothurn im Auftrag des Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn neben sämtlichen Park+Ride- auch alle Bike+Ride-Anlagen erhoben. Zudem wurden Angaben zum Bedarf an Ausbau und/oder Sanierung der Anlagen formuliert.

Handlungsbedarf wird erkannt

Der Handlungsbedarf wurde abgeleitet aus der Belegung, den bekannten Umfeldentwicklungen, den Veränderungen im Mobilitätsverhalten und dem Zustand der Abstellanlage. Gemäss Erhebungsbericht sei bei vielen Bike+Ride-Anlagen Handlungsbedarf vorhanden. Oft gehe es darum, vorhandene Parkierungssysteme umzurüsten oder zu

ersetzen, damit sich z. B. auch der Velorahmen diebstahlsicher anschliessen lasse. Ein zusätzlicher Bedarf an Abstellanlagen zeige sich am HB Solothurn, sowohl auf der Nord- wie auf der Südseite. Neu- und Ausbauten zeichnen sich auch bei den Bahnhöfen in Luterbach-Attisholz, Riedholz und Lohn-Lüterkofen ab.

Sanieren und ausbauen

Die Vorschläge für Ausbauten und Sanierungen wurden den entsprechenden Transportunternehmen und Gemeinden vorgelegt, mit dem Ziel, dass diese Optimierungen planen und realisieren. Dabei kann der Kanton, basierend auf dem ÖV-Gesetz, auf Gesuch hin finanzielle Beiträge an solche Ausbauten und Sanierungen leisten.

Informationen zur Erhebung der P+R- und B+R-Anlagen sind erhältlich bei: Kurt.Emi@bd.so.ch

Die Studie wurde erstellt von der Firma Bahn + Bus Beratung AG 3B.



Ausbauvorschlag Deitingen Bahnhof (SBB): Bestehende überdachte Anlage um 13–15 Plätze erweitern mittels System mit Anlehnbügel, an die man Velorahmen anschliessen kann. Zusätzlich 5–6 gedeckte Plätze für Motorräder/Mofa erstellen.

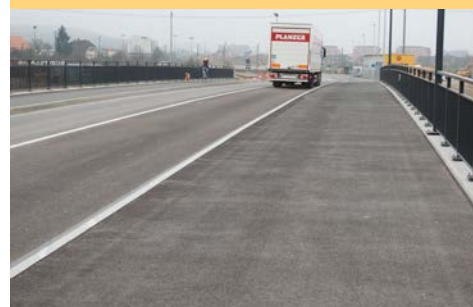


Sanierungsvorschlag für Bushaltestelle Linde in Derendingen: vorhandene Abstellanlagen mit Anlehnbügel versehen, an die man den Velorahmen abschliessen kann. Mindestens heutige Anzahl Abstellmöglichkeiten (2x 3) beibehalten.

Luterbach–Zuchwil

Neue Brücke ist offen

Als Emmeüberquerung zwischen Luterbach und Zuchwil kann der Langsamverkehr nun eine grosszügigere Spur mit einer Breite von vier Metern nutzen. Zudem wurde die Luterbachstrasse ausserorts zu Gunsten des Langsamverkehrs auf 12,5 Meter verbreitert: für den abgetrennten Rad-/Gehweg (2,5 m), den Grünstreifen (1,0 m), zwei Fahrbahnen (je 3,6 m) und einen Radstreifen (1,8 m). Dadurch wird dieses Stück wesentlich sicherer, weil so genügend Raum für Überholmanöver besteht. Ein weiterer Schritt auf dem Weg zu einem sicheren und komfortablen LV-Netz in der Region.



Derendingen

Hauptstrasse sicher queren

Der Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte ist bereits markiert und hilft den Velofahrenden auf der Wasseramt-Route, die Hauptstrasse sicherer zu queren.



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