

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. 27 | November 2019

Klaus Dörnenburg

## Einschätzung der Entwicklung des LV im espace Solothurn

**14 Jahre begleitete er die Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region! Nächstes Jahr nimmt er Abschied. Wir befragten ihn zu einigen Kernpunkten.**

### Langsamverkehrs-Verantwortliche

«Dass alle Gemeinde der Region Langsamverkehrs-Verantwortliche bestimmt haben, ist eine schweizweit einmalige Einrichtung. Es regte viele dazu an, sich in der Gemeinde mit den Fragen rund um den Langsamverkehr auseinanderzusetzen und das Interesse dafür zu wecken. Dies muss nun weiter gepflegt und entwickelt werden. Mit der zur Verfügung stehenden Broschüre zu LV-Massnahmen wurden auch Grundlagen für die Arbeit in den Gemeinden geschaffen. Die zweimal jährlich stattfindenden Veranstaltungen sorgten für die Ergänzung. Sie umfassten unterschiedliche Themen des LV: Fussgängerstreifen, behindertengerechte Lösungen und die gemeinsame Besichtigung von realisierten Beispielen, um Anregungen weitergeben zu können. Es besteht auch nach wie vor das Angebot für eine unentgeltliche Erstberatung in den Gemeinden über die Langsamverkehrs-Verantwortlichen.»

### Stellenwert des LV in der Region

«Im Agglomerationsprogramm der ersten Generation stand der LV im Fokus. Die Repla hat allerdings immer auch Projekte verfolgt, die den LV über den Agglomerations-Perimeter hinaus attraktiver machen. Eigentlich sind die Voraussetzungen für den LV in der Repla günstig, da die Topographie der Region eher LV-freundlich ist. Was jedoch anzumerken ist: Der Fussverkehr kam etwas zu kurz. Hier sind vor allem die Gemeinden zuständig. Mit den Schwachstellen-Analysen für Fuss- und Veloverkehr haben wir immerhin die Grundlagen für Massnahmen entwickelt. Auch Gemeinden

ausserhalb der engeren Agglomeration konnten bzw. können immer noch auf dieses Angebot zugreifen. Seit dem Start von LOS! dürfen wir feststellen, dass die Bereitschaft, den LV in die Überlegungen einzubeziehen, überall grösser geworden ist. Gleichzeitig ist auch die Erwartungshaltung der LV-Nutzenden gestiegen.»

### E-Bike

«Für mich sind die schnellen E-Bikes (bis 45 km/h) bereits an der Grenze des Langsamverkehrs. So oder so ist der Einzugsbereich des täglichen Veloeinsatzes mit dem Aufkommen der E-Bikes markant gestiegen. Für den Arbeits-, Einkaufs- und Schulweg sind sie eine echte Alternative geworden. Das herkömmliche Velo war bereits vorher auf dem Stadtgebiet immer das schnellste Verkehrsmittel. Heute ist dies dank E-Bikes auch im Regionalverkehr der Fall.»

### Die wichtigsten nächsten Schritte ...

«Der Stellenwert des LV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr muss sich weiter erhöhen. Zum Beispiel an geeigneten Stellen in Form eines Vortrittsrechts für den LV. Ich hatte ein Schlüsselerlebnis in Frankreich, wo eine stillgelegte Bahnlinie zum Veloweg mit durchgehendem Vortrittsrecht umgebaut wurde. Je häufiger solche Regelungen zum Einsatz kommen, desto klarer wird die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden und desto sicherer wird der Gesamtverkehr. Die Akzeptanz beim Fussgängerstreifen zum Beispiel hat eindeutig stark zugenommen. So was müssen wir jetzt beim Veloverkehr auch erreichen.»



Klaus Dörnenburg  
Verkehrsplaner,  
fachlicher und administrativer Leiter der  
Arbeitsgruppe LOS!

Editorial

### Es hat sich einiges bewegt ...

«Gut Ding will Weile haben.» Die Langsamverkehrs-Offensive war kein Selbstläufer. Aber es hat sich einiges bewegt.

Unser Ziel, das Angebot für den LV zu verbessern und das auch zu kommunizieren, wurde mit den Schlüsselprojekten recht gut erreicht. Dies vor allem, weil auch der Kanton den LV immer besser in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung integriert.

Das Verständnis in den Gemeinden, in deren Zuständigkeitsbereich doch wesentliche Aspekte des Langsamverkehrs fallen, hat sich markant erhöht. Dies nicht zuletzt aufgrund der wichtigen Frage der Schulwegsicherheit, die sich im Zuge der Regionalisierung des Schulwesens verstärkt gestellt hat.

In Zukunft sollte noch mehr angestrebt werden, das Velofahren angenehmer und sicherer zu gestalten. Mit dem Einbezug des Tourismus wurde ein guter Ansatz gewählt, gibt es doch auch im Freizeitverkehr Probleme und Konflikte. Die Endlosdiskussion über die Downhillstrecke am Weissenstein ist ein Beispiel.

Die Arbeit für LOS! wird nicht ausseren. Primär sind zwar die Gemeinden und der Kanton zuständig. Die Repla kann aber als wichtiges Verbindungsglied dienen. Dass dies funktioniert, zeigt der intensivierete Austausch unter den Beteiligten. Darauf lässt sich weiter aufbauen. Frischer Wind ist bei LOS! durchaus willkommen. ■



Klaus Dörnenburg bei der Lancierung von LOS! am Medienereignis vom 23. März 2006 ...



... und in Aktion an der Eröffnung der Wasseramt-Veloroute am 3. Juni 2018

## Neuer Rad-/Gehweg am Aareufer ist offen

Die Bürenstrasse zwischen Biberist und Lüsslingen-Nennigkofen ist Schulweg und Alltagsveloroute (vgl. LOS!-Newsletter 26). Der neue Rad- und Gehweg nordseitig entlang der Aare ist nun in Betrieb. Nächstes Jahr werden noch der neue Deckbelag eingebaut und die definitiven Markierungen vorgenommen. Der Trennstreifen zwischen dem Rad-/Gehweg und der Strasse wird im nächsten Frühling begrünt.



Der neue Rad-/Gehweg ist drei Meter breit und wird grösstenteils mit einem ein Meter breiten Grünstreifen abgetrennt von den Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs.

Die neue Brücke über den Bärenbach steht.

## Velofahrende umfahren Kreuzplatz gerne

Der Kreuzplatz in Derendingen war für Velofahrende gefährlich (vgl. LOS!-Newsletter 26). Deshalb wurde eine alternative Veloroute von der Bahnhofstrasse via Bocciaweg in die Untere Emmengasse (und umgekehrt) realisiert und signalisiert. Sie wird inzwischen rege benutzt.



Die neue Rampe vom und zum Bocciaweg



Die Rampe zwischen Unterer Emmengasse und Emmenkanalbrücke wurde umgebaut.

## Solothurn

### Steg frei für Veloverkehr

Im Mai dieses Jahres wurde der Rötisteg für Velofahrende freigegeben. Gemäss Thomas Pfister, Chef Tiefbau der Stadt Solothurn, gab es bisher weder Zwischenfälle noch negative Rückmeldungen. Ende gut, alles gut.



## Biberist

### Neu spürbar markiert

Die Geschichte von den in den Medien «Killerkanten» genannten Auf- und Abfahrten von Velowegen fand ihr Happy-End: Bei den Rampen wurden taktile Markierungen angebracht. Sie sollen verhindern, dass Sehbehinderte, die hier zu Fuss unterwegs sind, unbeabsichtigt auf die Fahrbahn gelangen. Zuvor wurden die zu steilen, bzw. ruppigen Auf- und Abfahrstrampen schon rückgebaut.



Auffahrt



Abfahrt

**i** Sämtliche Informationen zu LOS! finden Sie auf [www.so-los.ch](http://www.so-los.ch)

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