



Einwohnergemeinde Flumenthal
Gemeindeverwaltung Flumenthal
Jurastrasse 6
4534 Flumenthal

EINGEGANGEN

9. Nov. 2021

Newsletter zum Langsamverkehr in der Region Solothurn

Zuchwil, im November 2021

Sehr geehrte Abonentinnen und Abonnenten des LOS-Newsletters

Wir freuen uns, Sie wiederum über Neuheiten im Fuss- und Veloverkehr in unserer Region zu informieren.

Wie gewohnt steht das Dokument auch auf unserer Webpage zum Download bereit:

<http://repla.ch/index.php/los.html>

Wir sind sehr daran interessiert, von Ihren Erfahrungen als VelofahrerIn, FussgängerIn oder SkaterIn zu profitieren. Sicher ist Ihnen im Verkehrs-Alltag schon die eine oder andere Gefahrenstelle aufgefallen. Und vielleicht haben Sie sogar schon eine Idee, wie diese saniert werden könnte. Oder Sie vermissen eine wichtige Verbindung, ein Trottoir oder eine Veloparkierungsanlage. Dann melden Sie uns Ihr Anliegen mit dem Eingabeformular auf der Webpage <http://repla.ch/index.php/los.html> oder wenden Sie sich an die Person, die in ihrer Gemeinde für den Langsamverkehr verantwortlich ist (Liste auf <http://repla.ch/index.php/lv-verantwortliche.html>).

Gerne machen wir auch auf das Angebot für Gemeindebehörden aufmerksam: Unsere Fachleute können im Rahmen einer Erstberatung Unterstützung bieten bei Fragestellungen rund um den Fuss- und Veloverkehr.

Freundliche Grüsse

repla espaceSOLOTHURN

Geschäftsführer, Leiter Arbeitsgruppe LOS

Matthias Reitze

Mit der Langsamverkehrs-Offensive LOS! will die Region Solothurn auf das bestehende Langsamverkehrnetz 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. 30 | November 2021

Kantonale Velonetzplanung

Die Basis zur Erreichung ambitionierter Ziele

Sascha Attia ist seit rund einem Jahr der neue Velobeauftragte im Baudepartement. Inzwischen hat er die Überarbeitung des kantonalen Velonetzplans angeschoben. Bis Ende Jahr ist ein erster Entwurf zu erwarten.

Die Zielsetzung für das Vorhaben Netzplan ist hoch. Der Modalsplit-Anteil des Veloverkehrs soll langfristig auf gegen 30 Prozent steigen. «Wir müssen dafür ganz klar die subjektive Einstufung der Sicherheit von Velorouten in die Planung einbauen.» Dafür setzt er das Instrument des «Level of Traffic Stress» ein. Es stammt aus Portland in den USA und soll helfen, bei der Planung sicherzustellen, dass eine möglichst hohe Akzeptanz der Routen bei den Velofahrenden erreicht wird.

Elemente des Level of Traffic Stress

Das Instrument solle, so Sascha Attia, mit klaren Kriterien herauschälen, wie die Einstufung von Routen durch die Velofahrenden aussieht. «Ein ausgebauter, von der restlichen Strasse abgetrennter Veloweg wird wohl von allen als sicher eingestuft. Ein mehrspuriger Kreislauf hingegen, wie beispielsweise der Jumbo-Kreislauf in Solothurn, schreckt einen Grossteil der potenziellen Velofahrenden ab.» Da jedoch der subjektiv gefährlichste Punkt auch gleich die gesamte Veloverbindung in der subjektiven Wahrnehmung abwertet, können mit diesem Instrument relativ schnell die Schwachpunkte im Velonetz erkannt werden. «Zur Einstufung ziehen wir die Tagesfrequenzen des motorisierten Individualverkehrs die signalisierte Höchstgeschwindigkeit sowie die vorhandene Infrastruktur für das Velo bei.»



Neues Beurteilungsmodell: Levels of Traffic Stress

- LTS 0: für 100% der Menschen akzeptabel
- LTS 1: für 90% der Menschen akzeptabel
- LTS 2: für 50% der Menschen akzeptabel
- LTS 3: für 5% der Menschen akzeptabel
- LTS 4: für 1% der Menschen akzeptabel

Ein Beispiel für LTS4: Jumbo-Kreislauf in Solothurn

Durchgehende Infrastruktur in homogener Qualität

Um dem Ziel eines höheren Anteils an Veloverkehr am Gesamtverkehr zu erreichen, brauche es durchgehende Infrastruktur in einer gleichbleibenden Qualität. «Die bestehenden Strassen wurden zu 90 Prozent im vorigen Jahrhundert geplant und gebaut. Dabei spielte der Veloverkehr nur eine untergeordnete Rolle.» Heute müssen wir überlegen, wo wir Mischverkehr zulässig finden – zum Beispiel in den Zentren – und wo es eine eigene Infrastruktur brauche. Letzteres sei vorab zwischen den Siedlungsgebieten angezeigt.

Mehrstufiger Planungs- und Realisierungsprozess

Basierend auf dem Velonetzplan sollen gemeinsam mit den Gemeinden Linien-Studien erfolgen. Dies ist beispielsweise im Fall der Verbindung Grenchen–Solothurn bereits gemacht worden. Nach einer Machbarkeitsstudie fliessen die Projekte in die entsprechenden Agglomerationsprogramme ein. Grenchen–Solothurn ist im Programm 2020–2024. Zusätzliche Projekte sollen in das Agglomerationsprogramm 2028 aufgenommen werden.

Zielgruppe der Veloverkehrsförderung



Furchtlose

Quelle: Thiemo Graf, Handbuch: Radverkehr in der Kommune, Rötthenbach an der Pegnitz 2020, S. 82

Velofahrende sind eine heterogene Gruppe, im Alter von 5 bis 95 Jahren, mit unterschiedlichsten Fähigkeiten und Geschwindigkeiten. Menschen wollen sich sicher und wohl fühlen auf der Strasse. Subjektive Empfindungen beeinflussen Entscheid, ob jemand seinen geplanten Weg mit dem Velo fährt oder eher nicht. Besonders prägt dabei der gefährlichste oder unangenehmste Punkt einer Route die Empfindung.



Sascha Attia
Velobeauftragter
Kanton Solothurn

Das Velo ist das beste Verkehrsmittel. Es ist schneller, direkter, günstiger und nicht zuletzt auch energieeffizienter als jede andere Fortbewegungsart! Doch dem Velo fehlt aktuell vielerorts die richtige Infrastruktur, um diese Vorteile ausspielen zu können.

Mit den Velorouten von kantonaler Bedeutung wollen wir komfortable, durchgehende, direkte, schnelle und sichere und nicht zuletzt auch staufreie Verbindungen zwischen den Gemeinden der Region Solothurn schaffen. Insbesondere wollen wir die zahlreichen bestehenden kommunalen Veloinfrastrukturen besser miteinander verknüpfen.

Aktuell definieren wir in der Netzplanung Korridore für Velovorrangrouten (hohe Nachfrage) und Velohaupttrouten (mittlere Nachfrage). Der revidierte Velonetzplan wird im Jahr 2022 ein Mitwirkungsverfahren durchlaufen. Die Velokorridore bilden die Basis für Korridorstudien, in welchen anschliessend eine präzise Linienführung samt nötigen Baumassnahmen festgelegt wird.

An einigen Orten sind wir aber bereits weiter: Die ersten beiden Etappen der Velovorrangroute Solothurn-Grenchen wurden ins Agglomerationsprogramm der 4. Generation (2024-2028) eingegeben und zwischen Solothurn und Subingen haben wir mit der Wasseramtroute sogar schon eine Veloroute in Betrieb. Inskünftig ist das Velo deshalb nicht nur in der Stadt Solothurn sondern auch auf Verbindungen wie Subingen-Grenchen oder Gerlafingen-Langendorf die erste Wahl. ■

Toolboards und Velopumpen

Es kann immer mal passieren: Ein Defekt oder eine Plattfuss am Velo. Für solche Fälle stehen neu in Solothurn und Zuchwil Toolboards und Velopumpen zur Verfügung, die frei benutzbar sind. Die Toolboards sind so angelegt, dass man das Velo aufhängen und leichter Zugriff auf die betroffenen Teile haben kann. Die Werkzeuge sind gesichert, aber trotzdem bequem verwendbar. Eine fest installierte Pumpe für alle gängigen Ventile sorgt dafür, dass man 4 bar erreicht, was für den Basisbedarf völlig ausreichend ist. Derzeit stehen in Zuchwil zwei Pumpen (beim Sportzentrum und Gemeindehaus) sowie ein Toolboard (beim Gemeindehaus), in Solothurn ein Toolboard und eine Pumpe bei der Badi sowie

drei weitere Velopumpen (Ritterquai, Postplatz, Hauptbahnhofstrasse) zur Verfügung. Aktuelle Infos und neue Standorte: www.so-mobil.ch



Fest installierte Pumpe am Ritterquai in Solothurn



Toolboard mit praktischer Velo-Aufhängung und ...



... hochwertigen Werkzeugen – vor Diebstahl sicher

Pilotprojekt der repla espaceSOLOTHURN

E-Bike-Kurse für mehr Sicherheit

Der E-Bike-Boom ist im Strassenbild offensichtlich. Im espaceSOLOTHURN reagierte man und bot entsprechende Kurse an. Unter der Leitung von Theo Stauffer meldeten sich vor allem ältere Personen, die sich ein 25er E-Bike erstanden haben, um so mobil zu bleiben. Nebst Informationen zum E-Bike stand natürlich auch Praxis auf dem Programm. Theo Stauffer: «Das 25er Bike wird oft unterschätzt. Das Gewicht, das Tempo, die längeren Bremswege und das Fahrverhalten sind nicht gleich wie beim herkömmlichen Velo.» Es sei ziemlich offensichtlich, dass es wesentlich mehr Übung brauche, um sicher unterwegs zu sein. Gerade für ältere Personen. «Eigent-

lich bräuchte es zumindest für die 45er E-Bikes Fahrprüfungen wie bei den Motorrädern.» Für die ältere Zielgruppe wären sehr regelmässige Übungsangebote wie beim Altersturnen eine gute Basis.

Ein wesentlicher Mangel sei, dass die Neuerungen der Verkehrsregeln oft nicht präsent seien. «Das ist wenig überraschend. In der Schweiz gibt es ja keine Wiederholungskurse an welchen die Updates vermittelt werden könnten.» Grundsätzlich gab es viele positive Rückmeldungen zum Kurs. Er bedauerte aber, dass sich keine Pendlerinnen und Pendler angemeldet haben. «Hier könnte man noch einiges für die Sicherheit erwirken.»



Mit Theorie ...



... und Praxis zu mehr Sicherheit

Prix Velo-Städte 2021

Wie velofreundlich ist Ihre Stadt?

Am 1. September lancierte Pro Velo Schweiz zum fünften Mal den Prix Velo Städte. Im Rahmen der Online-Befragung zur Auszeichnung der velofreundlichsten



Schweizer Städte können Velofahrende aus der ganzen Schweiz ihre Stadt oder Gemeinde (u.a. Solothurn und Zuchwil) bewerten. Dabei sind Fragen zu Sicherheit, Komfort und Stellenwert des Velos zu beantworten. Als Motivation werden attraktive Preise verlost, als Hauptpreis ein E-Bike im Wert von 5000 Franken. **Die Befragung dauert bis am 30. November 2021.**

Velozählraten 2020

Das Velo braucht gute Infrastruktur

SchweizMobil hat eine gesamtschweizerische Auswertung der Veloverkehrszahlen vorgenommen. Fazit: Das Wachstum setzte sich 2020 wie in den Vorjahren fort. Im städtischen Raum waren es rund vier Prozent, im ländlichen Raum rund 32 Prozent. Das Verkehrsverhalten wurde massgebend beeinflusst durch die Covid-Pandemie. Der Lockdown mit Homeoffice und Online-schule hat die Mobilität reduziert. Gleichzeitig wuchs das Bedürfnis auf Bewegung im Freien, was auch zu höheren Frequenzen im ländlichen Raum führte.

Im espaceSOLOTHURN stellte man sowohl zu- wie abnehmende Zahlen fest, wobei bei der Dorfackerstrasse in Zuchwil 10 Prozent mehr Velos gezählt wurden als im Vorjahr. Das könnte mit der Nutzung der Wasseramtroute als Verbindung von der und in die Stadt zu tun haben – also eine Verlagerung des Veloverkehrs von der viel befahrenen Hauptstrasse auf die wesentlich komfortablere neue Route. Dies lässt vermuten, dass attraktive Verbindungen schnell erkannt und genutzt werden.

www.schweizmobil.org

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