



Solothurn

«Man weiss doch, wie das Wasser abläuft»

Hubert Leuppi fährt täglich mit dem Velo zur Arbeit. Dabei stellt er Mal für Mal fehlendes Bewusstsein für den Langsamverkehr fest: Trottoirkanten, Hindernisse auf der Velospur, erhöhte Schächte, etc. – und geht dagegen an.

Er fährt viel. Einerseits mit dem Velo zur Arbeit und andererseits mit dem Zug durch die halbe Schweiz. Hubert Leuppi, 61-jährig, Familienvater mit zwei Töchtern und einem Sohn, wohnt in Obergösgen und arbeitet seit 37 Jahren als SBB-Lokomotivführer in Olten – oder fängt dort zumindest mit der Arbeit an. Diese führt ihn dann bis nach Lausanne, St. Gallen, Basel oder Luzern. Mitglied beim VCS «wahrscheinlich seit Anfang der Achtzigerjahre, ich weiss es selber nicht genau, jedenfalls half ich bei der Betreuung des «Wald-express» in Olten mit».

Und beim Velofahren sieht er vieles, was ihm nicht gefällt: «Angefangen hat es vor 14 Jahren. Meine Tochter, sie ging damals in die vierte Klasse, kam tropfnass nach

Hause. Sie und ihre Schulkollegin wurden von einem Lastwagen richtiggehend abgespritzt.» Hubert Leuppi schrieb einen Brief an den Leiter des Kreisbauamts in Olten, worin er ausführte, dass in der betreffenden Strasse, ein Jahr zuvor frisch geteert, das Regenwasser am Ablaufschacht vorbeifliesse und einen See bilde. Und er hielt fest: «Meiner Ansicht nach ist dies ein Baumangel, für den der Strassenbauer geradestehen muss.» Seither, so sagt er, achtet er auf Missstände und prangert sie an.

Solche Missstände oder Mängel, die Velofahrerinnen und Fussgänger behindern oder gar gefährden, findet er viele: Etwa eine Verkehrsinsel oder, besser gesagt, eine Verkehrshalbinsel, welche die Velofahrer zu einem Schwenk nach links zwingt,

während Autos geradeaus fahren können. Oder Baustellen-signalisationen und Lichtsignale, die den Velostreifen blockieren. Absätze, die man mit dem Velo überwinden muss, oder Radstreifen, die einfach aufhören.

Alles säuberlich dokumentiert

Hubert Leuppi, begeisterter und talentierter Hobbyfotograf, dokumentiert all dies. Wo nötig nimmt er die Uhr zur Hand – um wie viel verlängert die Umleitung die Fahrzeit? – oder misst die Höhe einer Trottoirkante aus. Dann meldet er seine Beobachtungen den zuständigen Stellen des Kantons, der Stadt oder der Gemeinde. Ausführlich, begründet und mit Fotos illustriert. Und schlägt vor, was dagegen zu tun wäre. Zum Beispiel, dass ein

Trottoir dort, wo ein Veloweg «spitzwinklig» darauf geleitet wird, eine «Anteerung» erhalten müsste, weil es «für Velofahrer eine grosse Sturzgefahr birgt und daher absolut unhaltbar ist».

Hubert Leuppi macht nicht nur die Faust im Sack, sondern wehrt sich, reklamiert: «Meistens braucht es eine gewisse Zeit, bis sich bei mir genügend Frustration aufgestaut hat, dann muss ich «Dampf ablassen.»

Allerdings bekommt er praktisch nie eine Antwort. Eventuell, so sagt er, wird es dann einfach mal in Ordnung gebracht. Ob das wegen seiner Interventionen geschieht, kann er nur vermuten. Er bedauert, «dass die Verantwortlichen das persönliche Gespräch nicht suchen, sich nicht einmal melden, wenn sie einen Mangel beheben, den ich gemeldet habe, da könnten sie doch zumindest rasch ein Mail schreiben.»

Erbauer in die Pflicht nehmen

Was ihm aufstösst: Dinge wie Schächte, die höher liegen als die umliegende Strassenfläche, seien Werkfehler, welche die Erbauer beheben müssten: «Man weiss doch, wie das Wasser abläuft.



Bei der Kreisschule Mittelgösgen wurde eine Verkehrshalbinsel so hingepflanzt, dass Velofahrende in die Fahrbahn der Autos ausweichen mussten. Jetzt ist das Hindernis beseitigt, vielleicht (auch) dank Hubert Leuppi.



Werkmängel lassen sie sein und flicken dann allenfalls irgendwann einmal, wenn es sich grad anbietet.»

Den Grund dafür sieht er darin, dass den Zuständigen das Wissen und das Interesse für den

Langsamverkehr fehlt: «Wie es für Velofahrer ist, kannst du nicht aus dem Auto heraus spüren. Und wenn du das bei trockenem Wetter kontrollierst, siehst du nicht, wo bei Regen das Wasser liegen bleibt und Pfützen bildet. Der

Kanton Solothurn hat angeblich kein Geld für den Strassenbau. Ich meine allerdings, sie setzen das Geld falsch ein.»

Allerdings: Gelegentlich verzeichnet er auch einen Erfolg. So wurde die erwähnte Verkehrs-

halbinsel vor Kurzem in die Strassenmitte versetzt, sodass sie ihren Zweck erfüllt und die Velofahrer jetzt freie Fahrt haben. Vielleicht wurde es ja tatsächlich dank Hubert Leuppi gemacht.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

Weissenstein: Schwingfestplatz und Erholungsgebiet

Schwingfeste sind naturnahe Anlässe. Dem VCS ist wichtig, dass diese weiter stattfinden. Aber der Solothurner Hausberg braucht auch Schutz.

Gerade im oft nebligen Herbst gehört der Weissenstein zu den bevorzugten Ausflugsorten, um Sonne zu tanken und Ruhe zu finden. Die neue Seilbahn, seit zwei Jahren in Betrieb, kann pro Stunde 900 Personen zum Kurhaus auf knapp 1300 Meter über Meer befördern. Die Überarbeitung des kantonalen Nutzungsplans für dieses Gebiet erfolgt im Zusammenhang mit der Erneuerung und Erweiterung des Kurhauses. Am Mitwirkungsverfahren, das bis Mitte Oktober lief, hat sich auch der VCS Solothurn beteiligt: Er begrüsst die geplanten klaren Regelungen betreffend

Parkierung und Ausnahmebewilligungen. Mit dieser Regelung ist auch in Zukunft ein Schwingfest auf dem Weissenstein möglich. Das ist für den VCS wichtig.

Flügelahme Zeitungsenten

Der VCS schlägt zum Schutz dieser Landschaft von nationaler Bedeutung vor, dass pro Jahr höchstens drei Grossveranstaltungen bewilligt werden. Damit wären das Weissenstein-Schwingfest und auch das Uhuru-Festival weiterhin möglich. Auch bei bewilligten Grossanlässen muss nach Ansicht des VCS die Seilbahn das primäre Transportmit-

tel sein, was zweckmässig angepasste Betriebszeiten bedingt. Die Veranstalter sollen zudem attraktive ÖV-Kombi-Billette anbieten. Ergänzend soll das Parkieren von Autos bei Grossveranstaltungen weiterhin möglich sein. Sinn macht, dass Personen, die alleine im Auto sitzen, die Seilbahn nehmen und Autos, in denen mehrere Personen mit-

Der VCS wünscht dem Weissenstein-Schwingfest beste Aussichten auch in Zukunft – als möglichst umweltfreundlicher Grossanlass.



fahren, auf den Berg hochfahren.

Trotz dieser klaren Faktenlage wurden in verschiedenen Medien Falschmeldungen verbreitet, die den Eindruck erweckten, der VCS wolle ein Verbot des Weissenstein-Schwingfests. Dies ist selbstverständlich nicht der Fall.

Der Vorstand des VCS Solothurn