



© VCS/Rolf Bruckert

Achtung Sturz- oder Kippgefahr, bitte nur sehr langsam befahren: Beispiel einer Auf-/Abfahrtsrampe für Velos gemäss der kantonalen Richtlinie.

Konfliktfeld «Killerkanten» entschärft

Im VCS-Magazin 1/2018 haben wir über die Auswirkungen des Behindertengleichstellungsgesetzes auf die Sanierungen von Hauptstrassen informiert. Der Lösungsansatz des kantonalen Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) für die Übergänge zwischen Velostreifen und Trottoir barg neue Gefahren für den Veloverkehr: Die Abtrennungen aus Stein verursachen Schläge beim Befahren. Eine vom VCS initiierte Arbeitsgruppe nahm sich der Problematik an und zog die VSS-Normen (Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) zu Rate, um die Bedürfnisse von Velofahrenden und Sehbehinderten mög-

lichst unter einen Hut zu bringen. Nicht alle Sehbehinderten haben dieselben Ansprüche: Jene mit Restsehvermögen – die grössere Gruppe – sind auf starke optische Kontraste angewiesen. Blinde benötigen dagegen ertastbare Trennelemente zwischen Fahrbahn und Gehbereich. Mit leicht erhöhten weissen Linien können beide Bedürfnisse abgedeckt werden, da sie mit einem Stock ertastbar und gut sichtbar sind.

Überzeugungsarbeit fruchtet

In den Besprechungen mit den Zuständigen des AVT wiesen wir darauf hin, dass Abweichungen von der VSS-Norm zulässig

sind, wenn andere öffentliche Interessen wie die Verkehrssicherheit beeinträchtigt sind. Erfreulicherweise liessen sich unsere Planungsbehörden überzeugen: Das AVT hat zugesichert, es werde bei zukünftigen Projekten eine Interessenabwägung vornehmen. Zwar wird die vom Amt aufgestellte Richtlinie für «Auf-/Abfahrtsrampen für Velos» von 2017 weiterhin gelten, sie soll aber nur noch dort angewendet werden, wo es viel Fussverkehr hat und die Velofahrtgeschwindigkeiten tief sind. Unsere Arbeit hat sich also gelohnt.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

Einsprache gegen den 6-Spur-Ausbau der A1

Die VCS-Sektion Solothurn hat Einsprache erhoben gegen den Ausbau der Autobahn zwischen Härkingen und Luterbach auf sechs Spuren. Der Widerstand ist grundsätzlicher Natur.

Trifft die prognostizierte Zunahme des Verkehrs um mehr als 20 Prozent ein – ob da die geplante Kapazitätsausweitung schon berücksichtigt ist, geht aus den Planaufgaben nicht hervor –, würde auch die Belas-

tung der Kantonsstrassen entsprechend zunehmen. Dies ist für das Solothurner Strassenetz nicht verkraftbar. Die Kantonsstrassen würden verstopft, der regionale Verkehr massiv behindert. Zudem beansprucht die

Verbreiterung der 21,9 km langen Autobahnstrecke samt den angepassten A1-Anschlüssen in Oensingen und Egerkingen sehr viel Kulturlandfläche.

Mehr Passagiere pro Auto

Es braucht neue Ideen, die der zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung im Individualverkehr gerecht wer-

den – Ideen und Massnahmen, welche die stetige Verkehrszunahme bremsen und speziell in den Pendlerzeiten eine höhere durchschnittliche Belegung der Fahrzeuge bewirken. Der VCS verlangt, dass die laufenden Entwicklungen bei jedem neuen Autobahnausbauprojekt in die Planungen mit einfließen müssen.

Fabian Müller, Präsident

«Dass der VCS schlagkräftig ist und bleibt»

Heinz Flück, langjähriges Vorstandsmitglied und ehemaliger Co-Präsident des VCS Solothurn, ist an der Delegiertenversammlung des VCS Schweiz in den Zentralvorstand (ZV) gewählt worden. Aus diesem Anlass haben wir ihm ein paar Fragen gestellt.

Herzliche Gratulation, lieber Heinz, zu deiner Wahl. Was und wen willst du im ZV in erster Linie vertreten?

Heinz Flück: Meine zentralen Anliegen beginnen alle mit V. Bei meiner Präsentation zur Wahl habe ich den drei bekannten V der Verkehrspolitik – vermeiden, verlagern, verträglich gestalten – zwei weitere angefügt. V wie Verband: Ich will nicht nur dazu beitragen, dass der VCS ein schlagkräftiger Verband ist und bleibt, sondern auch die Anliegen unserer Sektion einbringen.

Das fünfte V steht für Velo, mein tägliches und liebstes Verkehrsmittel. Dass es für immer mehr Menschen im Nahbereich zum Hauptverkehrsmittel wird, ist ein wichtiges Ziel des VCS, der nächste Schritt ist die Annahme des Bundesbeschlusses Velo. Und noch etwas zum dritten V: Der

VCS Solothurn hat verschiedene Einsprachen gegen Lärmsanierungen von Strassen gemacht, die lediglich auf dem Papier durchgeführt werden. Hunderttausenden sollen weiterhin übermässige, eigentlich unzulässige Immissionsbelastungen zugemutet werden. Dagegen will ich auch im ZV kämpfen.

Was bringt es uns und dem Kanton konkret, im ZV vertreten zu sein?

Mit den Ausbauplänen von Mega-Einkaufszentren wie dem Gäupark, dem von uns bekämpften angestrebten A1-Ausbau und Projekten wie «Cargo sous terrain» liegen die Schauplätze wichtiger nationaler Themen in unserem Kanton. Eine Vertretung ist deshalb sinnvoll.

Der VCS hat in letzter Zeit in seinen Gremien einige Wechsel verkraften müssen...

Ich werde mich dafür einsetzen, dass nach dieser Umbruchphase wieder Ruhe einkehrt und der VCS sich nicht zu stark mit sich selbst beschäftigen muss, sondern sein Profil nach aussen wieder schärfen kann.

Welches sind für den Verband die grössten



«Das Velo ist mein tägliches und liebstes Verkehrsmittel.»

Herausforderungen in naher Zukunft?

Eine Raumplanung, die nicht immer noch mehr Mobilitätsbedürfnisse generiert und die Zersiedelung stoppt, ist ein vordringliches Ziel. Wir müssen aufzeigen, dass nicht nur gesteigerte Wohnflächenbedürfnisse, sondern viel mehr noch die bis zu dreimal so grosse Verkehrsfläche Landschaft auffrisst und deshalb eine Umorientierung Not tut.

Wie siehst Du die Zukunft des VCS? Der neue Präsident

Ruedi Blumer sagt, die Zeit arbeite für den VCS. Einverstanden?

Ja, ich teile diese Ansicht grundsätzlich. Wir stellen aber fest, dass nicht nur unser Verband Mühe hat, auf Dauer allein auf eingeschriebene Mitglieder abzustellen. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass auch für uns künftig andere Formen von Interessenbündelung wichtig werden.

Die Fragen stellte Heini Lüthy, Vorstandsmitglied