sehr grosses Busnetz von 360 Kilometern betreibt. Im Zentrum steht ein starker Ausbau des Fahrplan- und Sitzplatzangebots: mit dem Ziel, die TPG zu einer echten Alternative zum Privatverkehr zu machen. Die laufende Vereinbarung (2011–2014) sieht eine weitere Zunahme der Transportleistung um 34 Prozent vor. Der Ausbau des Tramnetzes ist Teil dieser Strategie. Auf der neuen Linie kommen neue Tramkompositionen zum Einsatz. Die Tango-Fahrzeuge der Firma Stadler fassen bis zu 260 Passagiere. In den Stosszeiten ersetzt ein einziges Tram 200 Autos. Das entspricht einer so etwa 1,6 Kilometer langen (stehenden) Kolonne.

Der Bau des neuen zweispurigen Trassees bot auch die Gelegenheit, den Strassenraum nach Bernex zu sanieren und ihn beidseitig mit grosszügigen Velospuren auszurüsten: Auch in Genf ist man nicht mehr aufs Automobil angewiesen, um voranzukommen. Weitere Ausbauten am Tram- und am Velonetz sind bereits in Planung.

www.tpg.ch

Solothurn Die Velostation kommt an

Die grosse Velostation von Solothurn befindet sich in einer Unterführung direkt beim Bahnhof. Züge und Busse sind trockenen Fusses erreichbar.

Die neue Velostation in einer Unterführung des Bahnhofs Solothurn erleichtert das Leben für die Velopendler stark.

Bis vor zwei Jahren war der unterirdische Zugang zum Bahnhof Solothurn ein ungastliches «Loch». Nun wirkt er viel einladender. Er hat vor allem einen sinnvollen und eindeutigen Zweck erhalten. Die Unterführung dient den Pendlerinnen und Pendlern als komfortable Velostation. Bis zu 590 Velos können hier abgestellt werden: 160 im bewachten Teil, in dem die Räder von einem «Käfig» aus Drahtgitter geschützt sind, und 430 im unbewachten Teil. Ein Augenschein zeigt, dass das Angebot gut genutzt wird. Im unbewachten Teil sind die doppelstöckig angeordneten Ständerplätze bereits zu knapp, eine ganze Reihe von Rädern steht ausserhalb des dafür vorgesehenen Bereichs.

«Die Benutzer schätzten vor allem, dass sie ihr Fahrzeug hier vor Vandalen und auch vor Wind und Wetter geschützt abstellen können», sagt Peter Hess, Gruppenleiter der Velostation (Bild). Die Züge und Busse sind direkt und trockenen Fusses erreichbar. Das scheint den Allwettergebrauch der Fahrräder zu erhöhen und hat zur Folge, dass die Station sogar im Winter gut ausgelastet ist. Sie wird von der Organisation Prowork Grenchen betrieben, die eigentlich nur für den bewachten und gebührenpflichtigen Teil zuständig ist (Fr. 1.–/Tag, Fr. 150.–/Jahr). Während ihrer langen Präsenzzeit (unter der Woche von 5.30 bis 21 Uhr, am Wochenende von 9 bis 18 Uhr) halten die Angestellten aber ein Auge auf alle Räder. Sie erledigen eine ganze Reihe von Dienstleistungen. Sie reinigen die Velos, führen kleine Reparaturen aus, verleihen und unterhalten die 40 Räder von Rent a Bike. Elektrobiker können ausserdem ihre Akkus laden lassen.

Die im Mai 2010 eingeweihte Velostation, die im letzten Jahr den von Pro Velo ausgeschriebenen Prix Velo Infrastruktur gewann, ist eines der Schlüsselprojekte der Langsamverkehrs-Offensive Solothurn (LOS!). Diese will «das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs in der Region Solothurn erkennbar machen und dafür sorgen, dass es besser genutzt wird», schreibt die Regionalplanungsgruppe Espace Solothurn, die dabei eine aktive Rolle spielt. Das Agglomerationsprogramm für die Region Solothurn hat aufgezeigt, dass es nötig ist, das Potenzial des Veloverkehrs besser auszunutzen, um die Verkehrsprobleme zu bewältigen. Vor diesem Hintergrund wurden und werden wichtige Lücken im Radwegnetz geschlossen. Einige grössere Projekte erhalten Subventionen aus dem Agglomerationsfonds des Bundes. Darunter auch die neue Brücke über die Oesch in Subingen. Sie ist im Bau und gilt als ein Element für die geplante durchgehende Veloverbindung von Solothurn über Zuchwil ins Wasseramt.

www.repla-rsu.ch