

Busbetreiber haben Mühe mit Tempo 30

Tempo 30 Grenchner und Solothurner Busbetriebe sind kritisch, in Olten geht Tempo 20 problemlos

VON SVEN ALTERMATT

Tempo 30 ist in aller Munde. Die Städte Bern, Basel und Zürich haben fast zeitgleich beschlossen, ihre Tempo-30-Zonen auszudehnen. Erklärtes Ziel: Mehr Sicherheit und weniger Lärm. Auch Solothurner Städte bremsen die Autofahrer, manche 30er-Zonen sind erst kürzlich geschaffen worden. Davon betroffen sind nicht zuletzt die lokalen Busbetriebe. Wenig überraschend: Der neue Trend zur Langsamkeit stösst bei diesen nicht nur auf Gegenliebe.

Solothurn: Mit Abstrichen leben?

Der Solothurner Gemeinderat hat Anfang Dezember entschieden, dass Tempo 30 fortan auch im Hubelmattquartier gelten soll – selbst auf der verkehrorientierten St. Niklausstrasse. Für den BSU (Busbetrieb Solothurn und Umgebung) ist die Strasse besonders wichtig, verkehrt auf dieser doch dessen Buslinie 4. BSU-Direktor Fabian Schmid warnte den Gemeinderat denn auch eindringlich vor einer Temporeduktion. Bereits heute könnten die Anschlüsse am Hauptbahnhof nur mit Mühe gewährleistet werden.

Der neue Trend zur Langsamkeit stösst nicht nur auf Gegenliebe.

Nun erklärt BSU-Sprecherin Christine Schulz: «Momentan prüfen wir verschiedene Lösungsansätze.» Allein mit Fahrplankorrekturen lasse sich das Problem nicht lösen. Schulz skizziert zwei mögliche Varianten: die Anpassung der Linienführung oder die Verknüpfung mit anderen Linien. Erstere verkürze zwar die Fahrzeit, führe aber zu einer schlechteren Erschliessung. Die zweite Variante hätte, so die BSU-Sprecherin, gar Auswirkungen auf das gesamte Busnetz. Abstriche müssten also ohnehin gemacht werden. Warum werden nicht einfach zusätzliche Busse eingesetzt? «Das ist angesichts der knappen Kantonsfinanzen kaum umsetzbar», winkt Schulz ab.

Grenchen: «Das reicht»

Auch in Grenchen lassen 30er-Zonen regelmässig die Wogen hochge-



Tempo 30 wird vermehrt zum Standard. Können die Busbetriebe deshalb ihre Fahrpläne nicht mehr einhalten? HANSPETER E.

HANSPETER BÄRTSCHI

■ LANGSAMVERKEHR: WENIGER UNFÄLLE ODER MEHR STAUS?

Zu den Anhängern von Tempo-30-Zonen zählen nicht nur Politiker aus dem linken Lager. **Auch in den Reihen von CVP und FDP finden sich Unterstützer.** So hat etwa der Solothurner Stadtpräsident Kurt Fluri (FDP) im Nationalrat einen Vorstoss von Nadine Masshardt (SP/BE) un-

terzeichnet, in dem **die «ver-einfachte Einführung von Tempo-30-Zonen»** gefordert wird. Tempo 30 auf verkehrs-orientierten Strassen lehnt Fluri hingegen ab. **Bei der Autolobby stösst die Aus-dehnung von Tempo 30 auf Widerstand.** «Im Gegensatz zu einer weitverbreiteten

Idee tragen Tempo-30-Zonen weder erheblich zur Verbesserung der Luftqualität noch zur Verringerung von Geräuschemissionen bei», schreibt der Touring-Club Schweiz (TCS) in einer Positionsbroschüre. **Durch die reduzierte Strassenkapazität würden sich mehr Staus**

bilden. Ähnlich klingt es bei der Vereinigung der Autoimporteure. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) sieht die Sache naturgemäss anders. **«Durch niedrige Geschwindigkeiten werden Unfälle vermieden»**, hält der Umweltverband fest. Zudem steigt die Wohnqualität. (sva)

hen. 2012 haben die bürgerlichen Parteien durchgesetzt, dass einzelne Tempo-30-Zonen rückgebaut werden müssen. Trotzdem gibt es in Grenchen weiterhin solche Zonen, etwa in den nördlichen Quartieren. «Und das reicht auch», findet Hans-Rudolf Zumstein. Der Geschäftsführer des BGU (Busbetrieb Grenchen und Umgebung) betont jedoch: «Oft sind Tempo-30-Zonen gerechtfertigt.» Mit der bestehenden Situation könne man gut leben. Weniger gut leben kann Zumstein derweil mit Bodenschwellen – im Fachjargon «Berliner Kissen» – oder künstlichen Verengungen. «Wenn schneebedeckte Strassen bereits für Verspätungen sorgen», sagt er, «erschweren solche Hindernisse den Betrieb zusätzlich.»

Olten: Entspannung in Innenstadt

Seit letztem Sommer gilt in der Oltnr Innenstadt ein neues Verkehrsregime. Die Altstadt wurde komplett vom motorisierten Verkehr befreit, die restliche Innenstadt zur Begegnungszone mit Tempo 20 erklärt. Der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu (BOGG) – fünf seiner Linien führen durch die Begegnungszone – hat damit keine Probleme. Im Gegenteil: «Vor der Einführung war die Innenstadt oft verstopft», erzählt Kurt Thommen, Fahrdienstleiter beim BOGG. Dank der Temporeduktion und der Eröffnung der Umfahrung Olten sei die Innenstadt für Durchfahrer nun nicht mehr attraktiv. «Wir müssen zwar langsam fahren, kommen aber besser vorwärts.» Das rechte Aareufer ist in Olten bereits seit drei Jahren flächendeckend eine Tempo-30-Zone. «Diese behindert uns kaum», meint Thommen dazu. Nur hie und da werde es «etwas eng mit dem Fahrplan».

[File your complaint here](#)

Citrus Verkehrsunfall beim Waparkhof



Am Samstag, 4. Januar, ereignete sich kurz nach 11 Uhr im Bereich der Bahnhofsbrücke in Ober- und Kellerebene zwischen zwei Autos, welche wurde verursacht, der veranlassende Sachverständige dürfte mehrere tausend Franken betragen. Bei der Befragung durch die Polizei gab der zweite Unfallbeteiligte an, die Unfallherangelegenheit sei die Veranlassung, Bahnhofsbrücke-Gingerstrasse-Fußgängerzone bei Grünzorn zu haben. Zur Führung der Unfallherangelegenheit sei die Polizei (Telefon: 062 271 6000) wegen der Kollision, 112

Als die Schweiz für einmal keinen Sommer hatte

Werbung: Eine Hungerkünstlerin in der 1930er Jahre, umstehend Käse und vegetarische Schüsseln für sie bereit. Legen Sie im Sommer 1933 kein in so großen Dimensionen. Werbung, Hungerkünstlerin, Ernährung und Überlebensfähigkeit waren die Folge. Grund dafür war der Hunger der Künstlerin und der Indianerischen Welt Hungerer im April 1933. Dadurch veränderte sich das Klima innerhalb weniger Monate erheblich und war die Werbung, wenn auch eine Werbung in Mittel- und Osteuropa, auch sich. Die ersten und wissenschaftlichen Künstler zeigten sich innerhalb der Zeit, wenn auch allerdings nicht überall gleich. Während sie in der Hungerkünstler nicht eine Sparte hatten, blieb in der Überlebensfähigkeit Hungerkünstler von Einwirkung. Bei der Werbung waren Daniel Kanner spielte zum Abschluss der Werbung und der Jahr ohne Hungerer: 1933 in der Werbung, 1933.

Der Vortrag findet am 16. Januar um 14.30 Uhr im Museum Altes Zeughaus (Südflur 100) statt.

Go for Audi.

Ab 1,0% Leasingzins auf alle Audi Neu- und Lagerfahrzeuge.

Im Winter (Juli) sind 6.1. - 1.3. 2014 und gilt für alle New- und Lagerfahrzeuge im Markt. Auch Kuppelwagen von dieser Marke und alle LKWfahrzeuge.

Make Shelly's address the last one.

Forschungsbereich für die Arbeitspsychologie e.V., Postfach 10, D-7050 Stuttgart 1, F.R.G.; Arbeitskreis für Arbeitswissenschaftliche Forschung e.V., Postfach 10, D-7050 Stuttgart 1, F.R.G.; Institut für Arbeitswissenschaftliche Forschung e.V., Postfach 10, D-7050 Stuttgart 1, F.R.G.; Institut für Arbeitswissenschaftliche Forschung e.V., Postfach 10, D-7050 Stuttgart 1, F.R.G.; Institut für Arbeitswissenschaftliche Forschung e.V., Postfach 10, D-7050 Stuttgart 1, F.R.G.

amag

AMAC-Zuschrift

Langfield House 35, 4526 Eastwell
Tel: 0133 688 2184, www.eastwell-army.co.uk



Managing Quality Systems

