

energie

Das Magazin der Regio Energie Solothurn

Kurt Fluri verabschiedet sich

Seite 6

Mehr Biogas mit
den neuen Gasprodukten

Seite 16

Gedruckt
in der
Region





Mehr zum Museum für Musikautomaten und zum Fahren mit E-Bikes in den Bergen auf: strom-online.ch/seewen oder strom-online.ch/flims

Inklusive

- Fahrt im Comfort-Bus
- Führung durch das Museum für Musikautomaten
- 4-Gang-Mittagessen im Museumsrestaurant
- Besuch FLYER-Werk
- Probefahrt FLYER
- Alle Reservationen
- Reiseorganisation

Museum für Musikautomaten

Velos und Geisterorgeln

Alles tönt und klingt in Seewen SO. Das Museum für Musikautomaten hat eine einzigartige Sammlung an tönenden Maschinen. Das fängt bei der einfachen Musikkdose an und wird im Nu sehr kompliziert. Die selbstspielenden Klaviere tönen so gut, dass selbst Berufspianisten oft nicht erkennen, dass die Musik auf einem Lochstreifen gespeichert ist. Das Prunkstück der Sammlung ist aber die automatische Orgel des Titanic-Schwesterschiffs Britannic. Das Museum liegt landschaftlich wunderschön in den Jurahügeln und ist auch mit dem Elektrovelo gut zu erreichen. Solche Velos produziert die Firma FLYER in Huttwil. Sie ist ein Pionier im Bau dieser Fahrzeuge, die unsere Fortbewegung immer mehr revolutionieren.

Wir reisen mit dem Bus nach Seewen zum Museum für Musikautomaten und erleben da eine Führung durch die Ausstellung mit all ihren tönenden Exponaten. Dort geniessen wir auch das Mittagessen mit traumhafter Aussicht. Danach fahren wir weiter nach Huttwil zur Besichtigung der Fabrik von FLYER, wo wir die neusten Elektrovelos Probe fahren dürfen.



Ja, ich bin bei der «energie»-Leserreise mit dabei!

Buchen Sie telefonisch unter 056 461 61 61 (Kreditkarte bereithalten) oder online unter energie-leserangebot.ch

Preis pro Person: CHF 109.– inkl. MwSt. (Kreditkartenzahlung, keine Reduktion mit Halbtax oder GA, Rechnungszuschlag CHF 3.–).

Ab Winterthur / Zürich / Windisch
Dienstag, 24. Mai 2022
Donnerstag, 2. Juni 2022
Mittwoch, 8. Juni 2022

Ab Aarau / Olten
Mittwoch, 25. Mai 2022

Ab Zug / Luzern / Sursee
Donnerstag, 26. Mai 2022

Ab Münchenstein / Pratteln / Liestal
Dienstag, 31. Mai 2022

Ab Jegenstorf / Solothurn
Mittwoch, 1. Juni 2022

Ab Bern / Lyss / Biel
Dienstag, 7. Juni 2022

Rückkehr jeweils zwischen 18.00 und 19.15 Uhr.
Witterungsbedingte Programmänderungen sind möglich.

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen Eurobus: 056 461 61 61, leseraktion@eurobus.ch

Anmeldebedingungen: Die Teilnehmerzahl ist beschränkt, daher erfolgt die Reservation nach der Reihenfolge der Anmeldungen. Sie erhalten eine Bestätigung. Annullierung: Eintägige Busreisen können nicht annulliert werden. Es gelten die Vertragsbedingungen der Eurobus-Gruppe, die Sie jederzeit bei Eurobus anfordern oder im Internet unter eurobus.ch einsehen können.

Engagement für eine erneuerbare Gasversorgung

«Netto null bis 2050» – so lautet das Ziel des Bundesrats im Kampf gegen die Klimaerwärmung. Die Regio Energie Solothurn verfolgt weiterhin ihre Anstrengungen zur Erfüllung des CO₂-Absenkpfad. Unter anderem sind wir bestrebt, den CO₂-Ausstoss der Gasversorgung schrittweise zu reduzieren. Deshalb beliefern wir seit Juli 2021 sämtliche Kundinnen und Kunden standardmässig mit 10 Prozent Biogas. In dieser Ausgabe erfahren Sie mehr über unsere neuen Biogasprodukte. Um die Versorgung mit erneuerbaren Gasen ausbauen zu können, sind wir auch auf die Politik angewiesen. Sie schafft die nötigen Rahmenbedingungen, etwa indem sie die CO₂-Abgabe auf importiertem Biogas aufhebt. Im Nationalrat wie als Stadtpräsident von Solothurn hat sich Kurt Fluri stets für die Regio Energie Solothurn eingesetzt. Per Ende Oktober wird er nun vom Stadtpräsidium und damit auch vom Amt des Verwaltungsratspräsidenten der Regio Energie Solothurn zurücktreten. In den vergangenen 28 Jahren hat er unser Unternehmen stark geprägt. Ich danke Kurt Fluri für die gute Zusammenarbeit und sein langjähriges Engagement zugunsten der Regio Energie Solothurn und wünsche ihm für die Zukunft alles Gute.

Marcel Rindlisbacher,
Direktor
Regio Energie
Solothurn



Regio Energie Solothurn
Rötistrasse 17, 4502 Solothurn

Hauptnummer	032 626 94 94
Pikett Strom	032 622 47 61
Pikett Gas/Wasser/Fernwärme	032 622 37 31
Energieberatung	032 626 94 40

- 4 **Spotlights** Kurzmeldungen aus nah und fern
- 6 **Kurt Fluri verabschiedet sich** Als «Stapi» und Nationalrat hat er die Regio Energie Solothurn über Jahre begleitet
- 10 **Strassen für den Corona-Veloboom** Die vielen neuen Velos brauchen eine bessere Infrastruktur, damit der Boom anhält
- 14 **Tiny House** Das Bellacher Wohntürmchen nimmt Formen an
- 16 **Neue Gasprodukte** Die Wahl zwischen bunt, regional und günstig
- 18 **Energiestadt Solothurn** Velofahrer und Fussgänger sollen sich wohlfühlen
- 20 **Das Ende der Halogen-Leuchtstäbe** Leistungsstarke Halogen-Leuchtmittel sind vom Markt verschwunden
- 22 **Der Heimfall** Kraftwerke, deren Konzessionen ablaufen, werden Eigentum der Standortgemeinden. Das birgt viele Fragen
- 23 **Preisrätsel** Gewinnen Sie ein Wochenende in Flims Laax oder eine Reise mit Eurobus
- 24 **Strooohm!** Aus Plastikabfällen soll Treibstoff für Flugzeuge werden



14



Flims baut für Gäste und Einheimische eine holländische Veloinfrastruktur

Velos sind die umweltfreundlichste Möglichkeit, sich auf Rädern zu bewegen. Die Bündner Tourismusgemeinde Flims fördert seit Jahren Veloferien – auch für Leute, die nicht steil den Berg hinunterrasen, sondern gemütlich von See zu See rollen. Die Entwicklung des E-Bikes hat diesen Trend gefördert und ist für die alpinen Destinationen so wichtig wie die Erfindung des Skilifts. Das Velo ermöglicht ein ganz anderes Landschaftserlebnis, weil man in kürzerer Zeit deutlich weiter kommt als zu Fuss, etwa über den Flimser Bergsturzwald und durch die Rheinschlucht. In unserem Kreuzworträtsel auf Seite 23 gibt's deshalb ein Wochenende in Flims zu gewinnen.



Fernwärme mit solarer Unterstützung



Die Genfer Stadtwerke (Services Industriels de Genève, SIG) haben im Februar 2021 in Le Lignon bei Genf eine innovative solarthermische Anlage eingeweiht. Diese produziert keinen Strom, sondern Wärme. Das Besondere an der Anlage sind die flachen, durch ein Hochvakuum isolierten Paneele. Sie sorgen dafür, dass im Winter – und auch bei schlechtem Wetter – mehr Wärmeenergie produziert wird als mit herkömmlichen Sonnenkollektoren. Rund ein Drittel der Wärme wird in den sechs kältesten Monaten des Jahrs produziert. Die 800 Quadratmeter Solarpaneele werden jährlich rund 500 000 Kilowattstunden Wärmeenergie produzieren und in das Fernwärmenetz der SIG einspeisen.

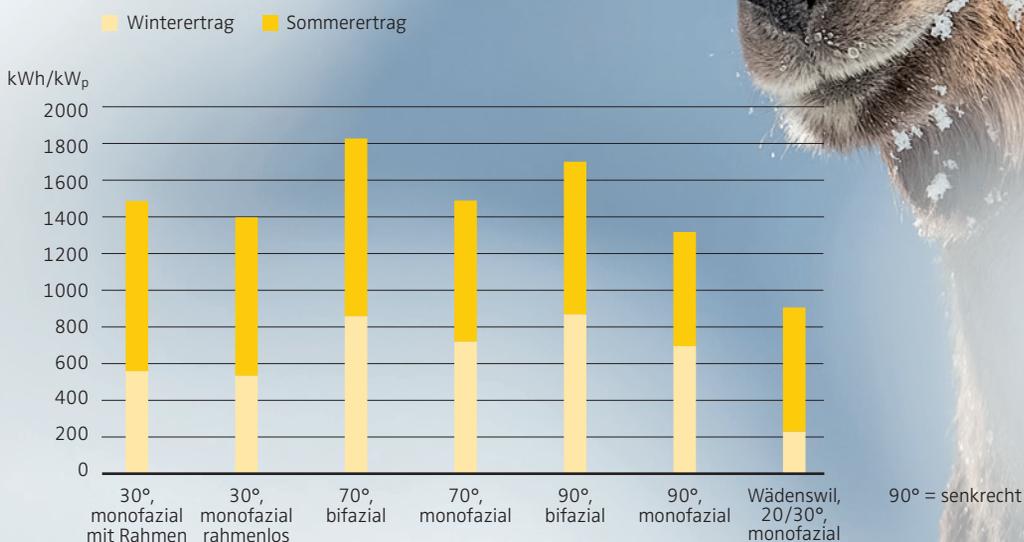
48 Mrd. m³

Seit dem Ende der kleinen Eiszeit um 1850 ist ein Abschmelzen der Schweizer Gletscher zu beobachten. Seit 1960 haben die Schweizer Gletscher so viel Wasser verloren, dass sich damit der Bodensee mit seinen 48 Milliarden Kubikmetern füllen liesse. Würde der durch den Klimawandel bedingte Temperaturanstieg heute gestoppt (ein sehr unwahrscheinliches Szenario), würden die Gletscher in den nächsten Jahrzehnten dennoch nochmals rund die Hälfte des heutigen Volumens verlieren.

Datenquelle: Eidg. Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft

Photovoltaik in den Alpen bringt mehr Ertrag

Wertvoller Winterstrom aus Sonne lässt sich im Gebirge besser erzeugen als im Mittelland: Es hat weniger Nebel, und die Reflexion des Sonnenlichts am Schnee erhöht den Ertrag. Zudem ist es kälter, was für einen besseren Wirkungsgrad der Photovoltaikmodule sorgt. Die ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Wädenswil, betreibt beim Totalpsee oberhalb von Davos eine Versuchsanlage für Photovoltaik. Die verschiedenen Paneele weisen unterschiedliche Anstellwinkel auf. Zudem werden sowohl gewöhnliche monofaziale als auch bifaziale (zweiseitig aktive) Module eingesetzt. Die Messergebnisse im Durchschnitt der Jahre 2018–2020 zeigen, dass die bifazialen Module mit 70 Grad Anstellwinkel den höchsten Jahresertrag wie auch den höchsten Winterertrag erzeugten. Der Jahresertrag dieser Module ist im Vergleich mit der Anlage in Wädenswil mehr als doppelt so hoch, und der Ertrag im Winterhalbjahr ist mehr als viermal so hoch.



Durchschnittlicher Jahresertrag der Jahre 2018 bis 2020, aufgeteilt in Sommer (oberer Teil der Balken) und Winter (unterer Teil). Zur besseren Vergleichbarkeit sind die Erträge auf die installierte Leistung der Photovoltaikmodule bezogen (kWh/kW_p).

Datenquelle: ZHAW, Institut für Umwelt und natürliche Ressourcen

Wenn Kurt Fluri als Stadtpräsident von Solothurn aufhört, endet auch seine Tätigkeit als Verwaltungsratspräsident der Regio Energie Solothurn. Ein Gespräch darüber, wieso das Unternehmen damals entstand und welche Fragen heute so anstehen.

«Die Stärke der Regio Energie Solothurn ist bestimmt ihre regionale Verankerung»

— Interview: Fabian Gressly —



Gründen wollte man zu dieser Zeit aber keine AG. Eine AG hiess für viele, dass die Aktien an irgendjemanden verkauft werden könnten. Dann würden die Werke nicht mehr uns – der Stadt – gehören. Das wollte man nicht. Auch den Anstrich einer kapitalistischen Gesellschaft, bei welcher es nur ums Geld geht, wollte die Politik nicht. Darum wählten wir die selbstständige, öffentlich-rechtliche Anstalt als Form. Mit dieser Form blieb das Unternehmen genauso beweglich wie als Aktiengesellschaft. Zum Glück hatten wir damals erreicht, dass die Finanzkompetenz über das Budget beim Verwaltungsrat liegt, jene über die Rechnung aber bei der Gemeindeversammlung.

Erinnern Sie sich überhaupt noch, wie das damals war?

Die letzte Werkkommission, die vom damaligen Stadtpräsidenten Urs Scheidegger präsiert wurde, wurde zum ersten Verwaltungsrat, dessen Präsident ich dann wurde. Das Gremium bestand unter anderem aus erfahrenen Ingenieuren und war zwar parteipolitisch besetzt, aber nicht von parteipolitischen Diskussionen geprägt. In den ersten Jahren nach der Verselbstständigung konnte das Unternehmen noch völlig unbehelligt von der Politik handeln.

Die Politik nimmt zunehmend Einfluss auf die Energiebranche. Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Das war schon nach etwa zehn Jahren in der Geschichte des Unternehmens so. Mit der Ökologisierung der Politik wurde immer mehr hinterfragt, ob wir in der Regio Energie Solothurn diesbezüglich genügend unternehmen. Wir hatten weiter ins Erdgasnetz investiert, doch plötzlich geriet Erdgas in Verruf. Wir hatten auch, ohne dass wir von der Politik dazu aufgefordert worden wären, ins Fernwärmenetz investiert. Die Regio Energie Solothurn hat sich aus einem Engagement in einem Kohlekraftwerk in Deutschland zurückgezogen, ist aber an einer Windkraftanlage in der Ostsee beteiligt. Und nun kommt die Dekarbonisierung (die Umstellung auf Energien ohne Einsatz von Kohlenstoff bzw. CO₂) und damit verbunden der Vorwurf, wir würden hier zu wenig machen. Dass die Politik vermehrt Ein-

fluss nimmt, ist ein Problem, das alle industriellen Betriebe in der Schweiz haben. Das widerspiegelt den Drang von Politikerinnen und Politikern, mit dieser Dekarbonisierung unrealistisch schnell vorwärtszumachen. Schon im Rahmen der Elektrifizierung des Energiebereichs stand das Unternehmen im Fokus, konnte da aber aufzeigen, dass mit Elektroladestationen in der ganzen Region etwas in diesem Bereich unternommen wird. Das wiederum löste Kritik vonseiten der Konkurrenz aus, man mache hier Geschenke.

Mit der Ökologisierung der Politik wurde immer mehr hinterfragt, doch wir hatten z.B. auch ohne Aufforderung schon in ein Fernwärmenetz investiert.

Zum Stichwort «Energieunternehmen und Politik»: Die Eignerstrategie, in welcher die Stadt definieren will, wie ihr Unternehmen ausgerichtet sein soll, befindet sich im politischen Prozess und wurde vor der Sommerpause an den Verfasser zurückgeschickt. Wo stehen wir hier?

Aus meiner Sicht weiss die Politik nicht, was sie mit der Eignerstrategie will. Am liebsten würden einige wohl eine Unternehmensstrategie formulieren, auch wenn gesagt wird, man wolle dies nicht. Ein Teil des Gemeinderats möchte am liebsten die Statuten anpassen, was aber Sache der Gemeindeversammlung wäre. Ein anderer Teil des Gemeinderats liebäugelt damit, die Regio Energie Solothurn teilweise wieder in die Stadtverwaltung zu reintegrieren. Ein weiterer Teil möchte aus dem Unternehmen eine Aktiengesellschaft machen, damit sich andere Gemeinden beteiligen können. Gegenwärtig ist die Situation viel verworrener als damals 1993. Dazu kommt, dass die Parteien nicht Einfluss über «ihre» Verwaltungsräte nehmen, sondern mittels Motionen im Gemeinderat, und das finde ich nicht gut.

Als Sie Stadtpräsident wurden, gab es die Regio Energie Solothurn noch gar nicht. Die Städtischen Werke Solothurn waren eine vollständig in die Stadtverwaltung integrierte Abteilung. Und Sie waren, damals noch als Gemeinderat, nicht ganz unschuldig an der Veränderung...

1992 reichte ich eine Motion zur Verselbstständigung der Städtischen Werke ein. An einer meiner ersten Gemeindeversammlungen als Stadtpräsident wurden sie dann ausgegliedert. Der Grund war der sehr hohe Investitionsbedarf mit den Plänen, das Gasnetz auszubauen. Die öffentliche Hand verlangte damals, dass man das ökologische, wertvolle Erdgas möglichst schnell in der Stadt «verteilt». Darauf wurde ins Erdgasnetz investiert, und wir sahen, dass wir wegen dieser Investitionen immer wieder Gemeindeversammlungen hätten durchführen müssen. Denn die Finanzkompetenz des Gemeinderats hätte bei diesen Millionenbeträgen nicht ausgereicht. Der zweite Grund war, dass die Politik immer mehr nach den Gewinnen greifen wollte, welche die damaligen Städtischen Werke erzielten.

Eine Frage dabei war ja, welche Rechtsform aus den Städtischen Werken werden sollte. Wie kam es zum heutigen Konstrukt?

Wir hatten damals eine Beratungsfirma beigezogen, die uns zuerst eine Aktiengesellschaft vorschlug. Aus ideologischen

Kurt Fluri 2011 an der Feier zum 150-Jahr-Jubiläum der Regio Energie Solothurn. Als Verwaltungsratspräsident prägte er die vergangenen 28 Jahre der Firmengeschichte.

Eines von Kurt Fluris Highlights: die Eröffnung der ersten E-Ladestation gemeinsam mit Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt, und Felix Strässle, dem ehemaligen Direktor der Regio Energie Solothurn.



! Zur Person

Nach 28 Jahren im Amt wird Kurt Fluri Ende Oktober 2021 als Stadtpräsident von Solothurn und damit auch als Verwaltungsratspräsident der Regio Energie Solothurn zurücktreten. Seit 2003 ist der 66-jährige Fürsprecher und Notar zudem Nationalrat. Kurt Fluri ist verheiratet und Vater von fünf Kindern.

2003 wurden Sie als Nationalrat gewählt, und Sie hatten auf nationaler Ebene mit Energiefragen zu tun. Hat sich dadurch Ihre Arbeit als Verwaltungsratspräsident der Regio Energie Solothurn verändert? Oder barg die Doppelrolle – bzw. Dreifachrolle als Stadtpräsident – auch Schwierigkeiten?

Nein. Ich habe meine Interessen immer offen deklariert und war ja auch nie persönlich betroffen, weshalb ich in den Ausstand hätte treten müssen. Kritisch war eher, dass ich viele Jahre noch Vizepräsident der AEK war. Das ist ein Relikt der «alten» Welt, als die Stadt ausschliesslich durch die Regio Energie mit Elektrizität versorgt wurde und die Region ausschliesslich durch die AEK. Mit der Liberalisierung war dies nicht mehr haltbar.



Die Energiebranche hat sich in den letzten 20, 30 Jahren stark verändert. Was, würden Sie sagen, waren die wegweisendsten Entscheidungen des Verwaltungsrats in dieser Zeit?

Wegweisend war sicher die Verselbstständigung selbst. Auch die Firmen- und Markenänderung, die wir gemeinsam mit Felix Strässle realisiert haben, war ein wichtiger Entscheid. Mit ihm entstand die Idee dieser Regio Energie Solothurn mit dem heutigen Logo und den Farben. Damals bauten viele auf die Region: Region Solothurn Tourismus, Regiobank, Regiomech und eben auch Regio Energie. Damit wollten wir die Bedeutung für die Region zum Ausdruck bringen. Gleichzeitig war das auch ein Signal an die anderen Energieversorger in der Region, dass wir uns für die Region öffnen.

Gab es weitere Highlights, die Ihnen besonders in Erinnerung sind?

Ein weiterer Schritt war die Fernwärme. Dort haben wir viel Geld investiert, ohne damals noch zu wissen, dass das Gasnetz auch ausserhalb des Fernwärmeperimeters gefährdet sein wird. Ich denke auch an den Röhrenspeicher in Etziken, den wir mit dem Gasverbund Mittelland bauten. Das Hybridwerk und die Ladestationen für Elektrofahrzeuge waren bestimmt weitere Etappen in dieser Zeit.

Macht Ihnen in Bezug auf die Arbeit des Unternehmens etwas Bedenken?

Die politische Entwicklung macht mir Sorgen. Auch die unbegründete Angst, die Regio Energie Solothurn würde das Gewerbe konkurrenzieren. Wir haben zwei Firmen übernommen, die von sich aus nicht mehr hätten bestehen können. Sie wurden aber bewusst nicht in die Regio Energie Solothurn integriert, sondern sollen so eigenständig wie möglich sein. Wir sind nicht wie andere Energieunternehmen, die Firmen in der ganzen Region aufkaufen und aggressive Akquisitionspolitik betreiben.

Der Druck in der Energiebranche ist hoch und steigt weiter. Wo sehen Sie die Stärken der Regio Energie Solothurn?

Das ist bestimmt die regionale Verankerung. Das Unternehmen hat einen stabilen Eigentümer. Mir wird immer wieder

gesagt, der Name Regio Energie Solothurn stehe in der Region für Seriosität. Wir sind nicht gewinnorientiert, und jeder Franken bleibt im Unternehmen. Die Leute wissen: Hier wird kein Geld verjubelt. Auch das Personal ist natürlich eine grosse Stärke. Wir haben Mitarbeitende, die seit Jahrzehnten bei uns sind und uns treu bleiben.

Die Energieversorgung – Wasser, Elektrizität, Gas, Fernwärme, aber auch eine grosse Kompetenz in der Gebäudetechnik – in der eigenen Region zu haben, ist viel wert.

Wird man an dieser Regionalität auch in Zukunft festhalten können?

Ich denke schon. Die Energieversorgung – Wasser, Elektrizität, Gas, Fernwärme, aber auch eine grosse Kompetenz in der Gebäudetechnik – in der eigenen Region zu haben, ist viel wert. Gewisse Vorhaben möchte man nicht einem kleinen, unbekanntem «Budeli» überlassen, aber auch nicht einem billigen Anbieter aus dem Ausland. Man will jemanden, der den Service bieten kann und über den man auch mal wütend sein kann, wenn etwas nicht funktioniert. (Schmunzelt.)

Der Direktor ist neu, bald ist auch Ihr Posten im Verwaltungsratspräsidium neu besetzt. Ein Zeitenwechsel für die Regio Energie Solothurn?

Ich habe mir zu dieser Übergangsphase viele Gedanken gemacht. Ich selbst konnte ja nicht früher aufhören, und ich habe auch Felix Strässle gesagt, es werde eine Übergangsphase von einigen Monaten geben. Wir wussten damals ja noch nicht, ob ein Aussenstehender neuer Direktor würde oder jemand aus dem Unternehmen. Aber Marcel Rindlisbacher ist seit vielen Jahren im Betrieb, und mit ihm wird es keine Zäsur geben. Wenn ich aufhöre, auch nicht. Diese Konstellation ist aus meiner Sicht komplett ungefährlich.

Nun übergeben Sie in absehbarer Zeit das Verwaltungsratspräsidium Ihrem Nachfolger oder Ihrer Nachfolgerin im Stadtpräsidium. Eine oft gestellte Frage in diesem Zusammenhang ist, was man denn dieser Person mit auf den Weg gebe.

Möglichst die Kontinuität wahren. Das Unternehmen verkraftet keine Zickzackkurse, und ich wüsste auch nicht, wie diese aussehen könnten. Das ganze Konstrukt ist in festen Bahnen, die Investitionsplanung ist gegeben. All unsere Produkte sind langfristig ausgelegt, und ein neues Nebengeschäft etwa würde nicht zur Regio Energie Solothurn passen – abgesehen davon, dass es politisch gar nicht tragbar wäre. Ich würde beispielsweise niemals, wie es in Grenchen passiert ist, ein Tiefbauunternehmen integrieren. Das gibt unweigerlich Ärger.

Und was geben Sie als scheidender Stadtpräsident in Bezug auf die Regio Energie Solothurn dem Gemeinderat mit?

Er sollte über die Mitglieder des Verwaltungsrats auf das Unternehmen einwirken, nicht über Motionen. Erstens ist dieses Vorgehen nicht stufengerecht. Zweitens ist es nicht gut, wenn ein solches Unternehmen dem politischen Tagesgeschäft unterworfen wird. Auch von einer überhöhten Abgabe ist abzusehen. Das wäre schädlich.

Sie sind Vollblutpolitiker, haben diese Tätigkeit stets als zum Beruf gemachtes Hobby bezeichnet. Bald können Sie dieses Hobby nicht mehr ausüben. Was machen Sie mit all der freier werdenden Zeit?

Einerseits bin ich ja noch bis 2023 Nationalrat, andererseits folgt ab Oktober mein Verwaltungsratsmandat für die Solothurner Spitäler-AG, für die ich mich an der Generalversammlung 2022 als Präsident zur Verfügung stelle. Ich werde bestimmt nicht mehr gleich viel arbeiten wie jetzt, aber ich werde auch nicht die Musse geniessen. (Lacht.)



Nach niederländischem Vorbild ist in den letzten Jahren Kopenhagen zu einer der velofreundlichsten Städte Europas geworden.

Noch nie wurden so viele Fahrräder verkauft wie in der Corona-Zeit. Das ist eine riesige Chance für einen ökologischeren Verkehr in den Städten.

Neue Infrastruktur für den Veloboom

— Text: Andreas Schwander

Geschlossene Grenzen, geschlossene Restaurants, unsichere Planung, Ferien daheim: Eine der wenigen Aktivitäten, die da problemlos und virensicher möglich sind, ist Velofahren. Viele Velohändler machen seit mehr als einem Jahr das Geschäft ihres Lebens, der Onlinehändler Galaxus verkaufte 2020 neunmal mehr Elektrovelos als im Wirtschaftsboomjahr 2019. Schon im Frühling 2021 hatten viele Händler ein schmales Angebot und Lieferschwierigkeiten.

Neue Infrastruktur

Damit all diese Velos nach dem Abflauen der Pandemie nicht in den Kellern verstauben, braucht es eine bessere Infrastruktur. Die Neo-Velofahrer haben realisiert, wie einladend schnell angelegte, provisorische Radwege auf Hauptstrassen (sogenannte Pop-up-Radwege) und provisorisch autofreie Strassen sind. Viele Käufer dürften seit Jahren nur noch selten Velo gefahren sein. Sie werden es schnell wieder aufgeben, wenn sie sich ohne die Gefahr des Virus in Tram und Bus wieder sicherer fühlen als auf dem Drahtesel. Laura Schmid, beim Verkehrsclub der Schweiz (VCS) zuständig für Veloinfrastruktur, sagt deshalb: «Unser Mass heisst «8 bis 80». Veloinfrastruktur muss nicht für Velokuriers und 20-jährige fitte Männer gebaut werden. Es müssen sich die Acht- und die Achtzigjährigen sicher fühlen.»

Solche Gedanken macht man sich in den Niederlanden, Europas Modell-Veloland, seit Jahrzehnten. Sjors van Duren, Verkehrsplaner in Nijmegen, betont aber, dass das nicht immer so war. Zwar ist das

Land flach und damit ideal zum Velofahren. Doch der fast permanent wehende Wind hat für Leute auf dem Velo ähnliche Effekte wie bei uns Hügel und Berge. Noch in den 1970er- und 1980er-Jahren waren niederländische Städte, ebenso wie die heute als Velodorado gefeierte dänische Hauptstadt Kopenhagen, völlig zugestellt mit Autos. Damals sprach man von der «autogerechten Stadt», mit breiten Einfallachsen bis in die Zentren. Diesen Strassen wären selbst im historischen Zentrum von Amsterdam Hunderte Häuser und einige der legendären Grachten geopfert worden. Dagegen regte sich Widerstand.

«Auto gegen Velo» ist der falsche Ansatz

So entstand die Forderung nach der fahrrad- und fussgängergerechten Stadt. Velos bewegen auf weniger Platz sehr viel mehr Personen. Dabei geht es immer um die Umverteilung von öffentlichem Raum. Aber das heisst laut Sjors van Duren nicht «Auto gegen Velo». Denn die Neuorganisation von Verkehrsträgern und Verkehrsflächen ist kein Nullsummenspiel. Öffentlicher Raum ist zwar hart umkämpft, aber oft schlecht genutzt. Eine gute Methode ist es laut van Duren, Quartierstrassen in Einbahn-Velowege umzubauen. Autoverkehr ist nur noch für Anwohner erlaubt, die aber gleichzeitig mehr Anwohnerparkplätze erhalten. «Dank der neuen Anwohnerparkplätze können wir oft sehr viel lokalen Widerstand und entsprechend jahrelange Verzögerungen vermeiden», sagt er. Dank dieser jahrzehntelangen planerischen



Sjors van Duren sucht als Verkehrsplaner Lösungen, die Verbesserungen fürs Velo bringen und bei denen auch Autofahrer mit der neuen Situation zufriedener sind.

Kleinarbeit fahren in Nijmegen nicht nur mehr Menschen Velo als irgendwo sonst. Auch Autofahren ist flüssiger und angenehmer geworden, weil es weniger Autos gibt. In der 180 000-Einwohner-Stadt Nijmegen ist der Anteil der Velofahrten am Gesamtverkehr in den letzten Jahren auf 60 Prozent angewachsen, vierspurige Strassen konnten auf zwei Spuren zurückgebaut werden.

Städte nehmen Velos ernst

Van Duren betont, dass eine Gesamtplanung wichtig sei. Zum einen müssten Routen definiert werden, etwa von der Uni zum Bahnhof oder von den Agglomerationen in die Altstädte, und dann ent-

sprechend gebaut und signalisiert werden. Dabei muss lange nicht jede Strasse velogerecht sein, im Gegenteil. Besser sei es, wenn Verkehrsmittel getrennt werden, wenn Tempo-30-Quartierstrassen zu Velostrassen werden und die Autos die grossen Strassen für sich alleine haben. Effizient werden Routen aber nicht durch hohe Tempi, sondern durch effiziente Kreuzungen. Die Niederlande haben dafür Ampelanlagen, welche Velofahrer vor den Autos losfahren lassen, oder raffinierte Kreisel, die den Radverkehr vom Autoverkehr trennen und in denen Velofahrer Vortritt haben.

Abgetrennte Radwege

So weit ist man in der Schweiz noch nicht. Aber in vielen Städten wurde bereits viel in eine sicherere Radinfrastruktur

investiert. In Bern hat die von der ehemaligen Gemeinderätin Ursula Wyss angestossene «Velo-Offensive» zu massiven Verbesserungen und einem steigenden Verkehrsanteil des Velos geführt. Ziel sind laut Stephanie Stotz, die bei der Stadt Bern für die Velo-Offensive verantwortlich ist, abgetrennte Radwege mit zweieinhalb bis drei Meter Breite, auf denen Radfahrer auch gemütlich nebeneinander fahren können – kein Vergleich mit den schmalen Radstreifen, wo Velofahrer den heissen Abgasstrom eines überholenden Lastwagens auf wenige Zentimeter Distanz am ganzen Körper spüren. Bern hat sich wie die niederländischen Städte einen Velomasterplan erarbeitet. In der Planung für Eisenbahnen, Strassen- und Luftverkehr wird das genauso gemacht. Zudem hat man, nachdem



Mehr dazu auf strom-online.ch

- Mit dem Cargo-Velo erlebt der Ausläufer eine Renaissance
- Unterstütztes Treten – alles über das Elektrovelo

Laura Schmid vom VCS (links) und Stephanie Stotz, verantwortlich für die Velo-Offensive der Stadt Bern, sehen die Fortschritte bei der verbesserten Veloinfrastruktur vor allem bei der massiv gestiegenen Zahl von Velofahrern in der Stadt.



Autofahrer und Fussgänger schon seit Jahren und Jahrzehnten gezählt werden, nun auch damit begonnen, Velofahrer zu zählen. Denn «was nicht gezählt wird, zählt nicht», betont der Stadtberner Verkehrsplaner Karl Vogel, der das Projekt Velohauptstadt leitet.

Lieber einen Schuh drin

Karl Vogel und seine Mitarbeitenden kümmern sich um Knoten, Zahlen und Flächen. Ihr Paradestück ist die Velohaupttroute nach Bern Wankdorf mit dem Engpass der Lorrainebrücke. Dank Zählungen weiss man, dass der Autoverkehr jährlich um ein bis zwei Prozent abnimmt. So führen jetzt nur noch drei statt vier Autospuren über die Brücke, dafür aber zwei breite Velospuren. Trotzdem gibt's nicht mehr Stau. Mit dem besseren Veloangebot nimmt der Autoverkehr noch weiter ab. «Wir haben an vielen Orten völlig überdimensionierte Knoten, die nur so gross sind, damit zu Spitzenzeiten die dahinterliegende Kreuzung nicht überlastet wird», erklärt Karl Vogel. «Wenn nur zehn Prozent der Autofahrer umsteigen, können wir ganze Abbiegespuren aufheben und zu Velospuren machen.» Und die Autos werden noch weniger.

Besserer öffentlicher Verkehr (ÖV) und bessere Veloinfrastruktur beschleunigen diesen Prozess. Damit wird Platz frei auf den «grossen Betonplatten», den Kreuzungen. Doch solche Verbesserungen kommen immer nur Schritt für Schritt. Karl Vogels Team arbeitet deshalb mit drei Zeithorizonten: kurz-, mittel- und langfristig. Kurzfristige Lösungen können schnell – innert weniger Monate – realisiert werden, sind aber vielleicht nicht perfekt und oft nicht überall durchgehend. Mittelfristige Lösungen brauchen mehr Geld und Zeit und könnten Einsparungen auslösen. Im langen Zeithorizont sind die grossen Würfe. Da sei es wichtig, «den Schuh in der Tür zu haben» und nicht kurzfristig mögliche Lösungen zugunsten besserer, aber nur langfristig realisierbarer Lösungen aufzuschieben.

Kampf um den Platz

Das grösste Thema in Bern ist der kommende Bahnhofsumbau, bei dem der Veloverkehr eine wichtige Rolle spielen wird. Allerdings ist es da sehr eng – Fussgänger, Busse, Trams und Velos, alle

durcheinander und schwierig auseinanderzudröseln. Zudem ist es nicht optimal, wenn sich Velofahrer die Spur mit grundsätzlich gleich schnellen Bussen teilen müssen. Einen Bus mit hundert Leuten im Nacken zu haben, ist für jede Velofahrerin ein sehr unangenehmes Gefühl. Deshalb dämpft Karl Vogel allzu grosse Erwartungen: «An diesem ÖV-Umsteigeort mit wenig Platz sind mit den aktuellen Verkehrsmengen die Optimalstandards für den Veloverkehr noch nicht erreicht.» Und Bern hat auch nicht das Privileg von Zürich, wo es unter dem Hauptbahnhof einen «vergessenen» Autobahntunnel mit zwei Röhren gibt. Er ist Teil des in den 1970er-Jahren geplanten, aber nie fertiggebauten Autobahn-«Ypsilons» und kann nun als Velotunnel genutzt werden. Aber der Berner Bahnhof als «Veloknoten» werde nach dem Umbau massiv besser sein.

Geistige Etappierungen

Kaum gibt es mehr Velos, sind auch ihre Parkplätze ein Thema. Denn genauso wie Autos stehen auch Velos den grössten Teil des Tages herum. In den Quartieren ist das kein Problem, aber in den Zentren und vor allem an Bahnhöfen wird es eines. Doch Parkraumbewirtschaftung für

Velos ist ein neues Thema. «Das ist noch nicht überall angekommen», sagt Karl Vogel. «Generalunternehmer bauen noch immer zu grosse Tiefgaragen mit unvermietbaren Autoparkplätzen, vergessen aber die Veloparkplätze.»

So versuchen die Schweizer Planer, sich immer mehr dem Vorbild der Niederlande anzunähern. Die Fahrbahnen der dortigen Radschnellwege haben eine spezielle Oberfläche, sind beleuchtet, in angenehmem Abstand zu den Strassen und teilweise so angelegt, dass die Autofahrer im Stau die schnellen Velofahrer in der Ferne vorbeisausehen können – als Provokation und Denkanstoss. Zudem achten die Planer darauf, dass die Strecken eine gewisse Abwechslung bieten. «Zehn Kilometer in einer flachen, gleichförmigen Landschaft gegen den Wind zu fahren, kann sehr anstrengend sein», sagt Planer Sjors van Duren. Die Strecken werden deshalb so geplant, dass sie sich geistig in einzelne Abschnitte mit Kirchen, Bäumen, Unterständen oder Pausenplätzen als Wegmarken unterteilen lassen. Auch mit psychologischen Tricks bringt geschickte Planung Leute aufs Velo: indem sie ihnen das Gefühl gibt, es sei nicht so weit, und sie dann stolz sein lässt über die lange Fahrt.

! Gut zu wissen

Game-Changer E-Bike

Das E-Bike hat das Verhalten der Velofahrer, aber auch die Planung der Infrastruktur massiv verändert. Damit werden die Tempi höher und die zurückgelegten Strecken länger, sodass neue Gemeinden in die Velodistanz der Städte rücken. Der Kanton Bern überlegt sich deshalb Radschnellwege zwischen Bern und Thun oder Bern und Biel. Während ausserorts die E-Bikes ihre Leistung auch auf Radwegen voll ausfahren sollen, wird innerorts ein Tempolimit von 30 Kilometern pro Stunde zum Thema. Denn die schnellen Elektrofahrräder (bis 45 km/h) sind oft gleich schnell wie die Autos. Für die langsameren «Bio-Biker» (also ohne Motor) ist es sehr unangenehm, von so schnellen Fahrzeugen überholt zu werden. Die schnellen Fahrer können dann wählen: entweder mit 30 auf dem Veloweg oder mit 45 zwischen den Autos. Die Elektrovelos vergrössern aber nicht nur die Velodistanzen, sondern verändern auch die Velotopografie. Hügelige Städte wie Zürich, Genf oder Lausanne müssen sich dank der E-Bikes nun Gedanken zu Radwegen für Routen machen, auf denen früher kaum jemand mit dem Velo unterwegs war und wo Planer und Verkehrsteilnehmer bisher nur ans Auto gedacht haben.

Der kleine Wohnturm wird Element für Element in der Werkstätte aufgebaut. Jede kleinste Nische ist genutzt, und wie in jedem Haus verstecken sich in den Wänden viele Kabel und Rohre.



Das Tiny House in Bellach wird real.

Hobeln, schleifen, bohren fürs kleine Wohn-Wunder

— Text: Andreas Schwander

Ende Juni; es wird geschraubt und geschliffen bei «Aeschbacher Produktionen» in Biberist. Hier nimmt das kleine Wohntürmchen, das künftig auf den Fundamenten einer ehemaligen Druckreduzierstation in Bellach stehen soll, unverkennbar Gestalt an. Rohre der Elektroinstallation spriessen aus den Wänden, die Öffnungen für Kamin und Frischluft für den automatischen Pelletofen sind am richtigen Ort, Wasser- und Abwasserrohre werden vormontiert. Auch in kleinen Häusern wohnt zwischen Innenverkleidung und Fassade jede Menge Technik, ohne die nichts funktioniert. Die Küche kuschelt sich unter die Treppe, und in alle Treppenstufen sind Schubladen eingelassen, auch in die alleruntersten. Jede noch so kleine Nische wird genutzt.

Holz ist knapp und teuer

Die Räume sind klein und doch geräumig. Die drei Module warten nebeneinander auf ihre Montage. «Wenn wir das zusammenbauen, wird das Transportunternehmen die Module hier am frühen Morgen mit dem Kran aufladen und dann am Nachmittag in Bellach vorsichtig aufeinanderstapeln. Nach einem Arbeitstag müsste das Haus dann stehen», erklärt Architekt Johannes Iff.

Aber Bauen wäre nicht Bauen, wenn es keine Schwierigkeiten gäbe. Nicht alle Lieferanten können die Termine einhalten; wie immer sind Aufwand und Kosten halt doch etwas höher als vorausgesehen, und ein völlig unvorhersehbares Problem macht dem Projekt zu schaf-

fen: Bauholz ist teuer geworden – aber nicht nur das. Holz ist grundsätzlich kaum verfügbar. Philip Aeschbacher und Johannes Iff müssen sich ins Zeug legen, um überhaupt geeignetes Holz bei den Händlern aufzutreiben. Aber auch das Holzfasermaterial für die Dämmplatten war nicht immer verfügbar, und das muss eingebaut sein, bevor etwas anderes obendrauf kommt. Dafür war der Baumeister pünktlich fertig und hat die Fundamente des Gashäuschens so ergänzt, dass das Haus inklusive der Terrasse davor sicher daraufstehen können.

«In Bellach ist es ein schwieriges Grundstück, das anders kaum zu nutzen ist, und solche gibt es viele. Ähnlich viel Potenzial hat die alte Idee des Stöcklis.»

Das «Stöckli» hat Zukunft

Noch bevor das erste Haus fertig ist, denken Johannes Iff und Philip Aeschbacher weiter. Sie haben die minim² GmbH gegründet, mit der sie ihre Tiny Houses bekannter machen wollen. «Das Interesse wächst», sagt Johannes Iff. «In Bellach ist es ein schwieriges Grundstück, das anders kaum zu nutzen ist, und solche gibt

es viele. Ähnlich viel Potenzial hat die alte Idee des Stöcklis.» Mit dem Stöckli meint er die kleinen Häuschen auf den grossen Bauernhöfen des Mittellandes, in die alternde Bauernpaare einzogen, nachdem sie den Hof einem der Söhne übergeben hatten. «Es gibt viele Einfamilienhäuser mit grossen Gärten und freier Ausnutzungsziffer. Hier könnten viele Senioren eine kleine, freistehende, barrierefreie Alterswohnung bauen, in ihrer alten Umgebung bleiben und sich trotzdem eine gewisse Privatsphäre erhalten», sagt er. Für ein solches Tiny Stöckli würden dann einfach zwei oder allenfalls drei Module nebeneinandergestellt. Denn eine breite Toilettentür, ein Schlafzimmer im Parterre und Verwandte in unmittelbarer Nähe haben schon manchem Senior und mancher Seniorin das Altersheim erspart.

Doch nun kommt erst einmal die Feineinstellung mit dem Prototyp. Sobald er fertig ist, müssen Architekten, Zimmermann und Bauherrschaft zusammen dokumentieren, welche Dinge funktionieren und welche nicht. Wie ist die Funktionalität der Küche? Wie schnell heizt es sich mit dem Pelletofen? Wie verteilt sich die Wärme im Haus? Wo gibt es noch etwas zu optimieren, und findet sich vielleicht noch irgendwo eine ungenutzte Nische? Dann kommt eine weitere Optimierungsrunde, und die minim² GmbH wäre bereit für die Serienproduktion von kleinen Wohnmodulen – egal, ob sie auf schwierigen Grundstücken übereinandergestapelt oder nebeneinandergestellt werden.

«so bunt», «so regional 30», «so regional 100» und «so günstig» – so heissen die neuen Gasprodukte der Regio Energie Solothurn. Thomas Schär, Leiter Vertrieb Energie Privatkunden, erklärt, was dahintersteckt.

«Jede und jeder kann einen Beitrag zum Umweltschutz leisten»

—Text: Barbara Graber

Thomas Schär, was ist neu für die Gaskundinnen und -kunden der Regio Energie Solothurn?

Seit Anfang Juli 2021 liefern wir standardmässig 10 Prozent Biogas, das aus zertifizierten Anlagen aus dem In- und Ausland stammt. Wer möchte, kann mit «so regional 30» und «so regional 100» den Biogasanteil auf 30 bzw. 100 Prozent erhöhen. Diese Produkte enthalten ausschliesslich Schweizer Biogas aus der Kläranlage des Zweckverbands der Abwasserregion Solothurn-Emme (ZASE). Mit «so günstig» ist es auch weiterhin möglich, zu 100 Prozent Erdgas zu beziehen. Der Kunde entscheidet, welches Produkt zu ihm passt.

Wie wird Biogas hergestellt?

Unser Biogas wird in einem Vergärungsprozess aus organischem Material wie Grüngut, Essensresten oder Klärschlamm gewonnen und ist damit Teil eines geschlossenen ökologischen Kreislaufs. Die Regio Energie Solothurn hat die Produktionsanlage der ZASE in Zuchwil mitfinanziert und ist an der Kompogas Utzenstorf AG beteiligt.

Könnten Sie nicht allen Kunden standardmässig Schweizer Biogas liefern?

Aktuell stehen in der Schweiz zu wenig Biogasanlagen zur Verfügung, um den ganzen Bedarf abdecken zu können. Deshalb kaufen wir für das Standardprodukt «so bunt» zusätzlich Biogas aus Europa ein. Hierbei ist es uns wichtig, dass auch dieses aus Rest- und Abfallstoffen und nicht aus nachwachsenden Rohstoffen, die eigens für die Biogasproduktion angebaut werden, gewonnen wird. Das im-

portierte Biogas ist jedoch im Gegensatz zum Schweizer Biogas nicht von der CO₂-Abgabe befreit. Der Bund arbeitet aktuell daran, diese Ungleichheit zu korrigieren.

Welche Pläne verfolgt die Regio Energie Solothurn im Bereich Biogas?

Bis ins Jahr 2030 soll der Anteil erneuerbarer Gase im Gasnetz auf 30 Prozent gesteigert werden. Dieses Ziel der Schweizer Gasbranche will auch die Regio Energie Solothurn erreichen. Die Einführung eines Standardprodukts erlaubt es, den Anteil von Biogas schrittweise zu erhöhen. Unser Gastreibstoff enthält sogar bereits 40 Prozent Biogas. Parallel dazu arbeiten wir laufend am Ausbau der Biogasproduktion in der Region.

Am 13. Juni 2021 hat das Schweizer Stimmvolk das CO₂-Gesetz abgelehnt. Was bedeutet dieser Entscheid für die Regio Energie Solothurn?

Die Schweizer Bevölkerung hat Ja zur Energiestrategie 2050 gesagt. Auch wenn das CO₂-Gesetz abgelehnt wurde, hält die Regio Energie Solothurn an ihren Anstrengungen zur Erfüllung des Absen-

pfads «netto null bis 2050» fest. Nach wie vor darf eine Gasheizung eins zu eins ersetzt werden. Und hier kommen unsere neuen Biogasprodukte ins Spiel: Wer anstelle von Erdgas ausschliesslich Biogas bezieht, hat ein erneuerbares Heizsystem. Dieses lässt sich zudem mit anderen erneuerbaren Technologien kombinieren, etwa mit einem Wärmepumpenboiler oder einer Solaranlage.

Welches Fazit ziehen Sie aus der Einführung der Gasprodukte?

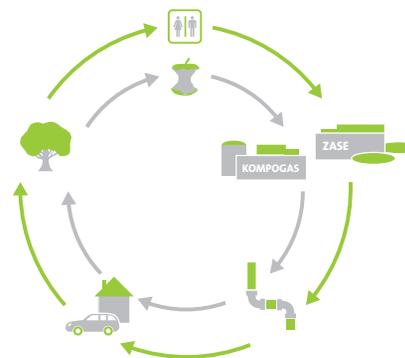
Mit diesem Projekt haben wir ein weiteres Etappenziel zur Umsetzung der Energiestrategie erreicht. Es haben zahlreiche Kundinnen und Kunden auf «so regional 30» und «so regional 100» gewechselt. Das freut uns. Damit können wir das Biogas, welches wir in der ZASE Zuchwil produzieren, auch in der Region absetzen. Es freut uns zudem, dass der grösste Teil der Kundschaft bei «so bunt» geblieben ist. Mit dem Standardprodukt kann jede und jeder auf einfache Weise einen Beitrag zum Umweltschutz leisten und den weiteren Ausbau von Biogasanlagen fördern.



Zur Person

Thomas Schär ist Leiter Vertrieb Energie Privatkunden bei der Regio Energie Solothurn. Gemeinsam mit seinem Team berät er die Kundinnen und Kunden unter anderem zu den neuen Gasprodukten.

Telefon 032 626 94 32
vertrieb@regioenergie.ch



Ein Kreislauf schliesst sich

Das Schweizer Biogas der Regio Energie Solothurn wird in der Region hergestellt. Es stammt aus der Kläranlage der ZASE in Zuchwil, wo Klärschlamm zu Biogas aufbereitet wird. Eine weitere Biogasquelle ist die Kompostgas Utzenstorf AG, wo Grüngut und Küchenabfälle zu Biogas vergärt werden. Aufgrund der Schliessung der Papierfabrik Utzenstorf kann das Biogas aus technischen Gründen zurzeit nicht in das Erdgasnetz eingespeist werden. Es wird in Ökostrom und Wärme umgewandelt.

! Gut zu wissen

Wählen Sie Ihr Gasprodukt

Seit Anfang Juli 2021 haben die Kundinnen und Kunden der Regio Energie Solothurn die Wahl zwischen vier Gasprodukten:

-  Standardprodukt, enthält 10 Prozent Biogas aus zertifizierten Anlagen aus dem In- und Ausland.
-  100 Prozent Biogas aus der Region
-  30 Prozent Biogas aus der Region
-  100 Prozent Erdgas

Unter regioenergie.ch/erdgas-biogas finden Sie weitere Informationen zu den Gaspreisen sowie einen Online-Rechner, mit dem Sie die Kosten für Ihren persönlichen Verbrauch vergleichen können.

Wechsel des Gasprodukts

Das Gasprodukt kann jeweils per 1. Januar oder unmittelbar nach der Jahresabrechnung gewechselt werden. Dies per E-Mail an vertrieb@regioenergie.ch oder direkt im Online-Kundenportal unter okp.regioenergie.ch.

Dank vielseitigen Massnahmen können sich Velofahrer und Fussgänger in der Energiestadt Solothurn und Umgebung schnell und sicher fortbewegen.

Ökologisch unterwegs

— Text: Barbara Graber —



Unterwegs mit dem von der Energiestadt Solothurn gesponserten Carvelo2Go: Pascal Walter, Mitglied des Patronatskomitees von «smart!mobil» sowie Gemeinderat und Vize-Stadtpräsident.

Mehr als ein Drittel des gesamten CO₂-Ausstosses in der Schweiz wird durch den Verkehr verursacht. Als Energiestadt setzt sich Solothurn dafür ein, dass die Bevölkerung vermehrt vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umsteigt und kürzere Strecken zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegt. Gerade Letzteres ist beliebt in der schönsten Barockstadt der Schweiz und ihren Nachbargemeinden. «Die Solothurnerinnen und Solothurner sind sehr aktive Velofahrer», sagt Thomas Pfister, Chef Tiefbau beim Stadtbauamt.

Dies liege unter anderem an den kurzen Distanzen zwischen den Quartieren, der Innenstadt und dem Bahnhof sowie an der Topografie der Stadt.

Öffentliche Velopumpstationen

Um den Langsamverkehr zu fördern, achtet die Stadt auf sichere öffentliche Strassenzüge, einen guten baulichen Zustand der Fahrbahnen sowie eine attraktive Gestaltung von Plätzen. «In den letzten Jahren wurde beinahe flächen-

deckend Tempo 30 auf den Solothurner Quartierstrassen eingeführt», so Thomas Pfister. Veloabstellplätze auf dem gesamten Stadtgebiet, eine Velostation beim Hauptbahnhof sowie fussgänger- und velofreundliche Querungen über die Aare tragen ebenfalls dazu bei, dass sich die Leute im Langsamverkehr wohlfühlen. «Die zahlreichen Querungen über die Aare sind eine Besonderheit von Solothurn», sagt der Chef Tiefbau. Zudem stellt die Energiestadt seit August 2021 vier Velopumpstationen zur Verfü-

gung. Diese befinden sich am Postplatz, in der Hauptbahnhofstrasse, am Ritterquai nahe des Rötistegs und beim Freibad (ab Saison 2022) und funktionieren für alle gängigen Ventile. Dank den wichtigsten Velowerkzeugen von PB Swiss Tools können beim Freibad sogar Pannen behoben werden. Beliebt sind bei den Solothurnern auch Lastenvelos für den ökologischen Transport von Ware. Deshalb sponsert die Stadt für die nächsten drei Jahre ein Cargo-bike von Carvelo2Go bei der Velostation im Bahnhof. Dieses kann via carvelo2go.ch gemietet und mit Waren bis zu 100 kg beladen werden. Beim TCS-Campingplatz und bei der Drogerie Tschumi sind weitere Cargobikes von anderen Sponsoren stationiert. Wer seine Fracht nicht selber mit einem Lastenvelo transportieren möchte, kann Collectors oder den Velokurier Solothurn damit beauftragen.

Gemeinsame Projekte

2008 haben sich die Solothurner Energiestädte und der Kanton zur Förderung des Mobilitätsmanagements zusammengeschlossen. Die Plattform «so!mobil» bietet unter anderem «Billettautomatenkurse» für Seniorinnen und Senioren, Velofahrkurse für Frauen oder Mobilitätsberatungen in Unternehmen an. Und mit dem Projekt «smart!mobil» wollen die Solothurner Energiestädte und die Region Thal gemeinsam mit dem Kanton und diversen Partnern das clevere Kombinieren und Teilen von Mobilitätsangeboten fördern. Das von EnergieSchweiz unterstützte Projekt gewann im Frühling 2020 die Smart City Innovation Challenge. Damit setzt die Energiestadt Solothurn auch im Bereich Mobilität auf die Zusammenarbeit mit anderen Akteuren, um die Ziele der Energiestrategie 2050 zu erreichen.

! Gut zu wissen

Prix Velostädte – machen Sie mit!

Mit dem Prix Velostädte zeichnet Pro Velo Schweiz alle vier Jahre die velofreundlichsten Städte in drei Grössenkategorien aus. In der Kategorie der Kleinstädte erreichte Solothurn 2013/14 und 2017/18 jeweils den dritten Rang. 2022 wird der Prix Velostädte erneut verliehen. Vom September bis November 2021 können die Solothurnerinnen und Solothurner an einer Online-Umfrage teilnehmen und ihre Stadt bewerten.

Hier geht's zur Online-Umfrage:
prixvelo.ch



Serie: Energiestadt Solothurn

Seit 2004 engagiert sich die Stadt Solothurn als Energiestadt für eine effiziente Energienutzung, den Klimaschutz, erneuerbare Energien und eine umweltverträgliche Mobilität. Der Wirkungsbereich von Energiestädten wird in sieben Bereiche eingeteilt. In dieser Ausgabe erfahren Sie mehr über die Aktivitäten der Energiestadt Solothurn im Bereich «Mobilität».

1. Entwicklungsplanung, Raumordnung

Leitbild, Energieplanung, Baubewilligung, Baukontrolle

5. Interne Organisation

Weiterbildung, Controlling, Beschaffungswesen

2. Kommunale Gebäude und Anlagen

Bestandesaufnahme, Sanierung, Energiebuchhaltung, Unterhalt



Solothurn
für Wirtschaft und Umwelt

6. Kommunikation und Kooperation

Veranstaltungen, Standortmarketing, Förderprogramme

3. Versorgung, Entsorgung

Elektrizität, Fernwärme, Erneuerbare, Wasser, Abwasser, Abfall

4. Mobilität

Öffentlicher Verkehr, Parkplätze, Tempo 30, Fussgänger, Velofahrer

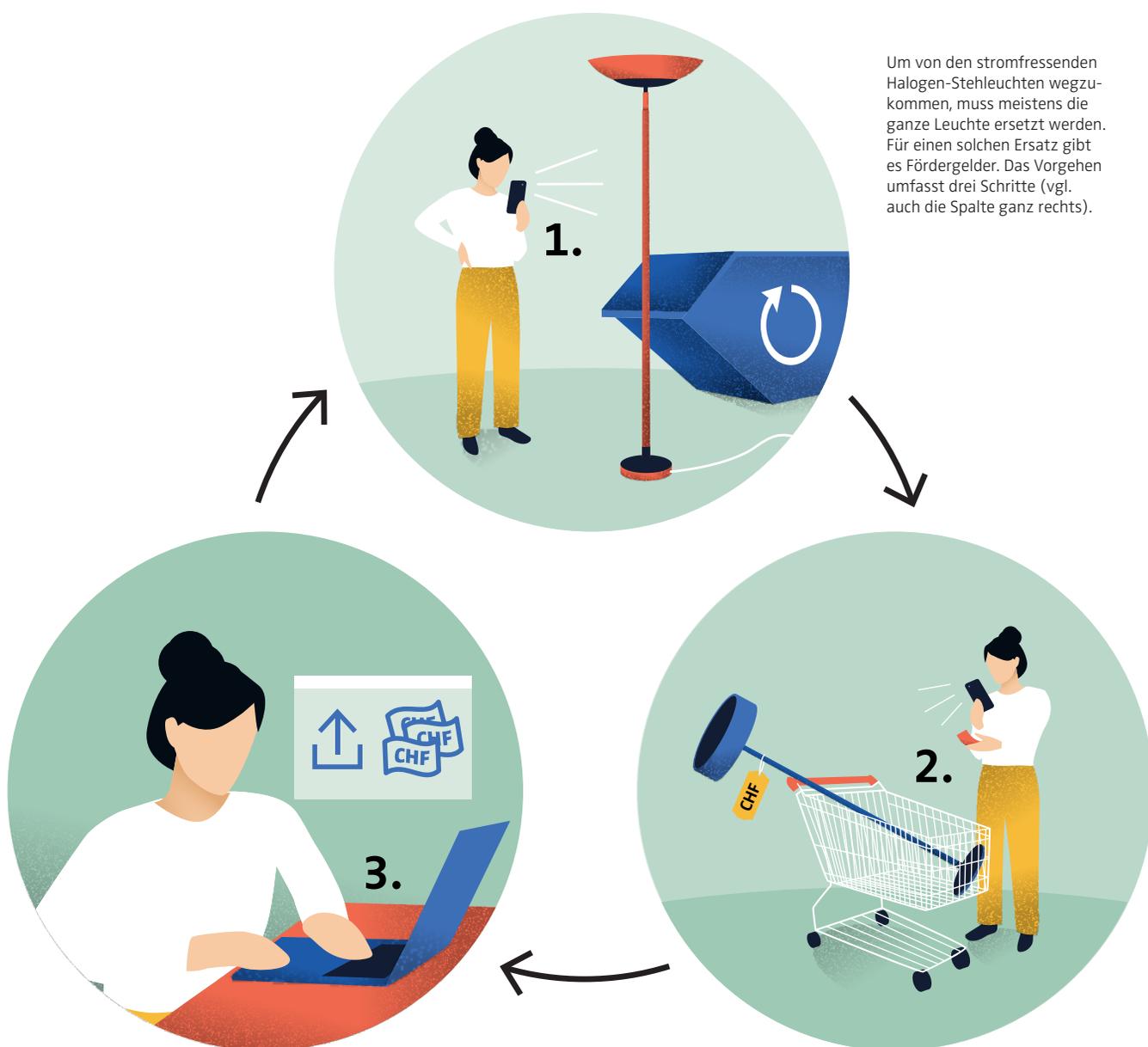
7. Klimawandelfolgen (freiwillig)

Stadtklima, Grün- und Freiflächenmanagement, Biodiversität

Die stabförmigen Halogenlampen, die in zahlreichen Stehleuchten stecken, sind seit September 2021 verboten. Das Förderprogramm Alledin unterstützt den Kauf einer neuen Leuchte.

Geld für den Ersatz von Halogenleuchten

—Text: Giuseppina Togni—



R7s



Die stabförmigen Halogen-Leuchtmittel benötigen sehr viel Strom, können aber nur selten durch ein LED-Leuchtmittel ersetzt werden.

Sie sind in fast jedem Haushalt zu finden und strahlen Licht an die Decke oder an die Wand. Sie haben eine hohe elektrische Leistung und verbrauchen viel Strom. Die Rede ist von Halogen-Stehleuchten, beliebt seit den 1980er-Jahren. Sie sind praktisch, können überall aufgestellt werden und benötigen keine Installation durch den Elektriker. Es gibt billige Ausführungen, aber auch teure Designmodelle.

Leider sind diese Leuchten sehr ineffizient: Nur 7 Prozent des Stroms werden in Licht umgewandelt, der Rest geht in Form von Wärme verloren. Aufgrund dieser Ineffizienz wurde im Jahr 2018 eine erste Serie von Halogen-Glühlampen vom Markt genommen. Nun sind seit September 2021 weitere Lichtquellen verboten, darunter auch die stabförmigen Halogenlampen für R7s-Sockel, die in Stehleuchten verwendet werden und sehr hohe elektrische Leistungen aufweisen – von 100 bis weit über 500 Watt.

Unterstützung für neue LED-Stehleuchten

Das Förderprogramm Alledin, das vom Bund finanziert wird, will Haushalte dazu motivieren, ihre alten Halogen-Stehleuchten durch neue LED-Leuchten zu ersetzen. Wer eine alte Halogenleuchte mit R7s-Fassung entsorgt und eine neue LED-Leuchte im Wert von mindestens 125 Franken kauft, erhält 40 Prozent des Preises zurück, maximal aber 125 Franken pro Leuchte. Um das Fördergeld zu erhalten, sind drei einfache Schritte nötig (vgl. rechte Spalte). Der Förderbetrag wird innerhalb einer Woche ausgezahlt. Die Dateneingabe erfolgt schnell und einfach unter: alledin.ch

Warum nicht nur das Leuchtmittel ersetzen?

Die Frage ist naheliegend, warum denn die ganze Leuchte entsorgt werden soll und nicht nur das Leuchtmittel (der Halogenstab) ersetzt werden kann. Tatsächlich wäre es umweltfreundlicher, eine LED-Lampe mit gleicher Fassung einzusetzen, anstatt die ganze Leuchte wegzuworfen. Doch leider führt der Austausch von Halogenstäben durch LEDs oft zu Problemen:

- R7s-LEDs sind zylindrisch und haben einen Durchmesser von etwa 3 Zentimetern. Damit sind sie deutlich grösser als ein Halogenstab, weshalb in vielen Fällen der Platz fehlt, um sie einzusetzen.
- Die leistungsstärksten R7s-LEDs geben etwa gleich viel Licht wie eine 100-Watt-Halogenlampe. Doch die in Stehleuchten verwendeten Halogenlampen haben in der Regel mehr als 200 Watt, sodass eine LED zu wenig Licht abgeben würde.
- Häufig ist der Dimmer der Stehleuchte nicht kompatibel mit dem LED-Leuchtmittel, sodass dieses flackert und surrt.

Wer prüfen will, ob seine Stehleuchte mit einem LED-Leuchtmittel kompatibel ist, macht am besten zuerst den Test und leiht im Geschäft das passende LED-Leuchtmittel aus. Funktioniert die alte Leuchte damit, so hat man eine gute Lösung gefunden. Ansonsten bringt man die ausgeliehene LED zurück.

Mehr Geld bis Ende 2021

Der reguläre Fördersatz bei Alledin beträgt 30 Prozent des Preises der neuen LED-Leuchte, maximal aber 100 Franken. Um Haushalte und Geschäfte während der Corona-Krise zu unterstützen, hat das Bundesamt für Energie die Sätze – befristet bis Ende 2021 – erhöht. Diese betragen bis dahin 40 Prozent bzw. maximal 125 Franken. Es lohnt sich also, eine alte Leuchte noch bis Ende 2021 zu ersetzen. Das Förderprogramm ist 2020 angelaufen, und bis heute haben mehr als 2500 Personen die Subvention in Anspruch genommen. Alledin steht allen Menschen offen, die in der Schweiz wohnen, und läuft bis Ende 2022 beziehungsweise bis der Fonds ausgeschöpft ist.

1.

Halogen-Stehleuchte entsorgen

Entsorgen Sie Ihre alte Halogen-Stehleuchte mit R7s-Fassung an einer Sammelstelle oder im Fachgeschäft. Halten Sie den Moment der Entsorgung mit einem Foto fest.

2.

Neue LED-Leuchte kaufen

Kaufen Sie eine neue, effiziente LED-Leuchte und fotografieren Sie die Quittung. Es werden nur Leuchten ab einem Kaufpreis von 125 Franken unterstützt.

3.

40 Prozent (max. 125 Franken) kassieren

Laden Sie Foto und Quittung auf alledin.ch hoch und geben Sie Ihren Namen und Ihre IBAN ein. Alledin prüft Ihre Angaben, und Sie erhalten 40 Prozent des Kaufpreises (max. 125 Franken) auf Ihrem Konto gutgeschrieben.

Nach Ablauf der Konzession gehen viele Wasserkraftwerke in den Besitz der Standortgemeinden und -kantone über. Doch die Geldquelle ist nicht mehr so ergiebig.

Wasserkraftwerke sind wertvoll – oder doch nicht?



Das Kraftwerk Palü am Berninapass.

Sie gelten als die Ölquellen der Alpen – und es gibt viele davon: grosse Wasserkraftwerke in kleinen Berggemeinden und Bergkantonen. In einem sich ändernden Umfeld mit der Energiewende und dem Klimawandel nimmt ihre Bedeutung zu. Immer mehr dieser Kraftwerke werden künftig den Standortgemeinden und den -kantonen gehören. Der «Heimfall» ist eine Regelung in vielen Kraftwerkskonzessionen, wonach die grössten Teile der Kraftwerksanlagen nach Ablauf der Konzession an die Standortregionen zurückfallen. Der Heimfall in den Konzessionen hat eine lange Geschichte, und er ist hochpolitisch. Bei den frühen Konzessionen für die ersten grossen Kraftwerke der SBB im Wallis war die Heimfallregelung allerdings noch kein Thema. Damals waren die Bergregionen froh, dass sich überhaupt jemand für sie interessierte. Die Kraftwerksbauer waren willkommen, und niemand dachte daran, Forderungen zu stellen.

Wasser und Landschaft hatten plötzlich einen Wert

Das änderte sich in den 1930er- und 1940er-Jahren, als die Projekte grösser wurden. Das Dorf Marmorera und die Göschenalp verschwanden in Staueisen.

Projekten von Staumauern bei Splügen und in der Schöllenschlucht schlug heftiger Widerstand entgegen. Die Staueisen hätten das ganze Urserental und fast das ganze Rheinwald unter Wasser gesetzt. So wuchs die Erkenntnis, dass das Recht, Wasser und Landschaft zu nutzen, einen Preis haben müsse. Dieser Gedankengang wird mittlerweile auf viele andere kommerzielle Nutzungen natürlicher Ressourcen übertragen, etwa bei CO₂-Emissionen. Dann lohnt es sich, sorgfältig mit natürlichen Ressourcen umzugehen. Bei der Wasserkraft gehörte nebst der Nutzung der Ressourcen zu den Auflagen, dass die Anlagen nach Ablauf der Konzessionsdauer von 60 bis 80 Jahren ins Eigentum der Standortregionen übergehen sollen.

Mit dem Wert solcher Anlagen ist es allerdings nicht so einfach. Um die Jahrtausendwende sprach man von Stromlücken und explodierenden Preisen und plante grosse neue Kraftwerke. Dann sind nach der Finanzkrise 2008 die Strompreise eingebrochen. Auf neuen Kraftwerken gab's riesige Abschreiber. Was 2002 eine Goldgrube war, wurde 2010 zum Milliardengrab. Hätten sich die Entscheide für die beiden Pumpspeicherwerke Linth-Limmern und Nant de

Drance um zwei Jahre verzögert, wären sie wohl nicht gebaut worden. Wasserkraft spielt zwar langfristig in der Energiewende eine entscheidende Rolle, doch niemand will an kurzfristig unvorteilhaft erscheinenden Investitionsentscheidungen schuld sein. Denn unter den Erneuerbaren ist Wasserkraft teurer als Wind- und Sonnenenergie.

Nehmen oder die Konzession verlängern?

Die Bergregionen sind hin- und hergerissen. Einige, wie etwa Uri, haben kantonale Gesetze, wonach der Heimfall zwingend ausgeübt werden muss. Im Wallis gibt es regionale Werke, die technisch und organisatorisch in der Lage sind, solche Werke zu betreiben. Andere Regionen haben früh die Konzessionen erneuert, mit modernisierten Bedingungen. Patentlösungen hat niemand. Die Ähnlichkeit zwischen Wasserkraftwerken und Ölquellen ist deshalb grösser, als es den Standortkantonen lieb ist. Im gestrigen Energieumfeld hätte man sich damit eine goldene Nase verdient. Heute ist eine Konzession aber fast wertlos. Doch im Gegensatz zu den Ölquellen kann sich das bei der Wasserkraft schnell wieder zum Besseren wenden. — Text: Andreas Schwander

Mitmachen und gewinnen!

Leinen-Jacke der Greyerzer Sennen		Baum (frz.) Unterwelt d. griech. Sage	Risiken meidend, auf Sicherheit bedacht		poetisches Wort für: Himmelsbläue		nordamerikanische Ureinwohner		Schiedsrichter (Kzw.) Motorrad (Kzw.)	Zufluss der Linth (Glarus)
	6						Ort westlich von Chur Ameise (englisch)			
ehemaliger Schweizer Velosportler (Beat)					US-Schauspieler (Willem) Satzzeichen				11	
Kehrreim								Transrapid (Abk.) unwirtlich (Landschaft)		
				Arbeitsgeber						
										2
Säugling, kleines Kind	Ver-einigung Gehör-knochen						beliebtes Wanderziel in Solothurn		Staat in Südostafrika	
				Impfstoff Neuheit						gesetzlich
			4							7
starke Abneigung	einleitender Artikel Verban-nungsort							chem. Zeichen für Aluminium Eisen (engl.)		
ehe, früher als Lautsprecher (Kzw.)						Zeitnot, Drang zur Schnelligkeit				5
				Rede über ein Thema						
										8
dickflüss. Zuckersaft digitale Leitung (Abk.)						Staat der USA				1
				Mega-hertz (Abk.)			grösster Strom Afrikas			
										3
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11



Zwei Möglichkeiten, wie Sie mitmachen können:

- Geben Sie das Lösungswort online ein: energie-preisraetsel.ch
- Senden Sie uns eine Postkarte mit der Lösung an Infel AG, «energie»-Preisrätsel, Postfach, 8099 Zürich.

Teilnahmeschluss:
7. Oktober 2021

Das Lösungswort des letzten Preisrätsels lautete: «WINDENERGIE»

Wir gratulieren:

- Preis Jürg Leder aus Hunzenschwil gewinnt ein Wochenende im Thermalbad Les Bains de Lavey mit einer Exkursion in die Salzminen von Bex.
- Preis Annemarie Bünler aus Fislisbach gewinnt eine Leserreise in die Brauerei Feldschlösschen und zu den Salinen Riburg.

Ihr Feedback freut uns.

Schreiben Sie uns Ihre Meinung: Infel AG, Redaktion «energie», Postfach 1618, 8021 Zürich
redaktion@strom-online.ch

Impressum

98. Jahrgang | Erscheint vierteljährlich | Heft 3, 17. September 2021 | ISSN-1421-6698 | Verlag, Konzept und Redaktion: Infel AG; Redaktion: Andreas Schwander, Alexander Jacobi | Projektleitung: Andrea Deschermeier | Layout: Flurina Frei, Sandra Buholzer, Dominique Oswald | Druckpartner: Brosig GmbH |

Mehr Beiträge finden Sie online.

Beiträge aus vergangenen Ausgaben, Infografiken und die Anmeldung zum Newsletter finden Sie unter strom-online.ch

gedruckt in der **schweiz**



1. Preis: Neues Landschaftserlebnis in den Bündner Bergen

BERGSEEN UND DIE RHEINSLUCHT

Elektrovelos sind ein ideales Transportmittel, um die Region um Flims und Laax zu erkunden, etwa die lauschigen Bergseen und die spektakuläre Rheinschlucht. Gewinnen Sie ein Wochenende für zwei Personen im Riders Hotel in Laax, dem idealen Ausgangspunkt für Berg-und-Tal-Velotouren.
flimslaax.ch, ridershotel.com



2. Preis: Musikautomaten in Seewen und Testfahrten in Huttwil

LESERREISE FÜR ZWEI PERSONEN

Das Museum für Musikautomaten zeigt, wie perfekt Musik mit den Mitteln des frühen 20. Jahrhunderts wiedergegeben werden konnte. Gewinnen Sie eine Leserreise mit Eurobus ins Museum für Musikautomaten und in die Fabrik der FLYER-Elektrovelos in Huttwil.
eurobus.ch

Die Rätselpreise wurden von den Anbietern freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

Alte Kisten fliegen länger mit Müll

Flugzeuge entwickeln sich nur sehr langsam weiter. Einige Systeme sind schon seit 80 Jahren im Einsatz. Weil die Entwicklung neuer Flugzeuge und Triebwerke viel zu lange dauert, setzt die Fliegerei zur Erreichung von Klimazielen auf neue Treibstoffe – seien es Algen, gebrauchtes Frittieröl oder Holzabfälle. Vielversprechend sind auch schwer rezyklierbare Kunststoffabfälle. Gearbeitet wird immer mit dem Fischer-Tropsch-Verfahren aus den 1920er-Jahren. Damit lassen sich Energieträger beliebig umbauen. Im Zweiten Weltkrieg entstand so aus Kohle Flugbenzin. Auch E-Fuels und Syn-Fuels, flüssige Treibstoffe aus Solarstrom oder Erdgas, basieren darauf. Mit Treibstoffen aus den Mülldeponien der Erde könnte die Flugbranche mit ihren alten Kisten in eine etwas klimafreundlichere Zukunft fliegen.

— Text: Andreas Schwander —

