

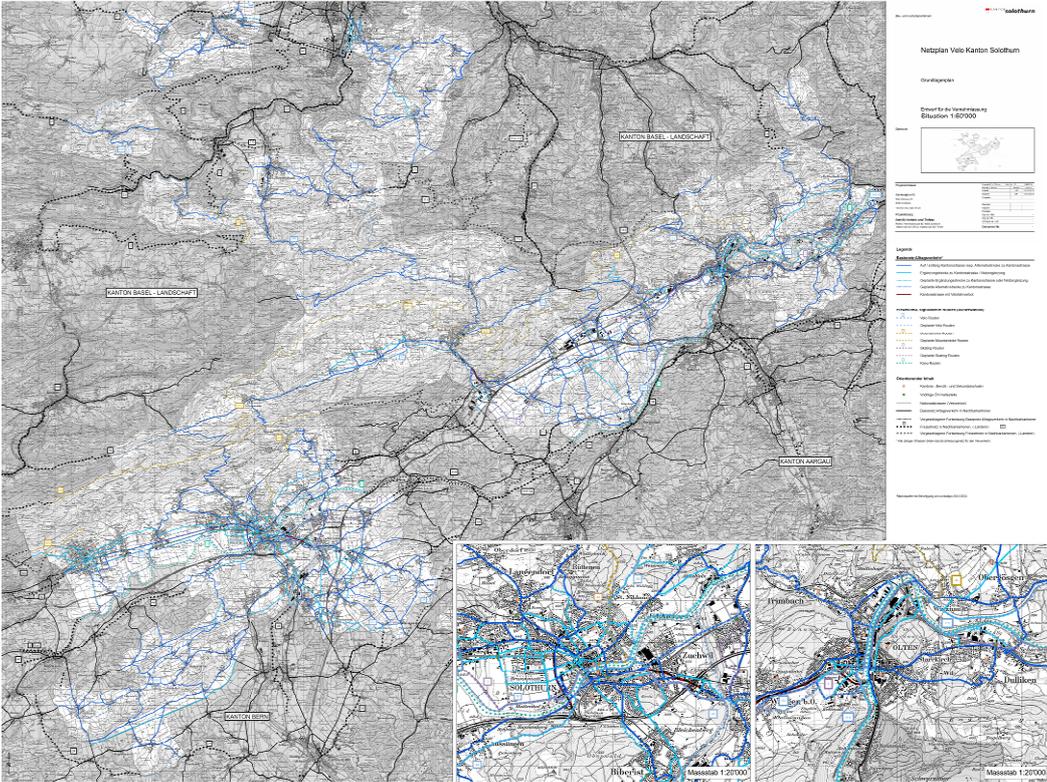
Amt für Verkehr und Tiefbau

Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
www.avt.so.ch

Netzplan Velo + Routen SchweizMobil

Erläuterungsbericht März 2014

Übersicht



Inhaltverzeichnis

1	Netzplan Velo + Routen SchweizMobil.....	3
2	Bedeutung des Veloverkehrs.....	3
3	Netzplanung im Detail.....	3
3.1	Planungsansatz	4
3.2	Alltagsnetz	5
3.3	Freizeitnetz (Routen SchweizMobil).....	6

1. Netzplan Velo + Routen SchweizMobil

Im neuen Grundlagenplan „Kantonaler Netzplan Velo + Routen SchweizMobil“ wird das übergeordnete kantonale Alltags- und Freizeitverkehrsnetz für den Veloverkehr sowie weitere Fortbewegungsarten mit Muskelkraft dargestellt. Im Netzplan werden zudem Netzlücken und gewünschte Routenoptimierungen aufgezeigt.

Der neue Netzplan Velo + Routen SchweizMobil, der 2013 erstellt und eine entsprechend Vernehmlassung durchgeführt wurde, steht dem Kanton und den Gemeinden seit Frühling 2014 in bereinigter Form zur Verfügung. Das Amt für Verkehr und Tiefbau publiziert den „Kantonalen Netzplan Velo + Routen SchweizMobil“ im Internet unter www.avt.so.ch und aktualisiert diesen periodisch.

Der Netzplan soll anschliessend auch in den Entwurf für die öffentliche Mitwirkung des kantonalen Richtplans aufgenommen werden.

2. Bedeutung des Veloverkehrs

Das Velo ist ein wichtiges Verkehrsmittel im Bereich der kurzen bis mittleren Distanzen (0 bis 25 Kilometer) sowohl im Pendlerverkehr zur Arbeit und Ausbildung als auch im Freizeitverkehr. Insbesondere Elektro-Bikes haben in den letzten Jahren an grosser Bedeutung gewonnen, deren Anzahl nimmt rasant zu und das weitere Wachstumspotential ist gross.

Im Kanton Solothurn besitzt jeder Haushalt im Durchschnitt zwei Velos. Vier von fünf Personen verfügen über ein Velo. Ein Drittel der Arbeits- und Ausbildungswege entfallen auf den Langsamverkehr.

Die Bereitstellung und der Unterhalt eines für den Veloverkehr geeigneten Wegnetzes ist eine wichtige Aufgabe. Ein gutes, sicheres Velowegnetz ist eine wichtige Voraussetzung, dass Velofahren attraktiv ist.

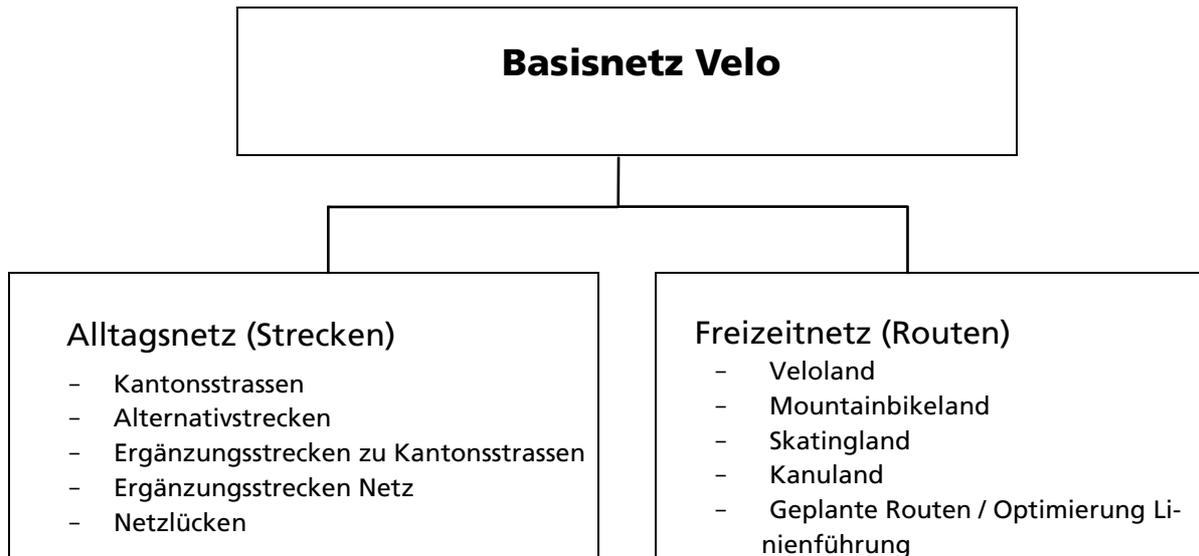
3. Netzplanung im Detail

Das Netz für den Veloverkehr ist auf die Qualitätsanforderungen der verschiedenen Nutzergruppen auszurichten. Als Folge der unterschiedlichen Mobilitätszwecke (Alltags- oder Freizeitverkehr) und der unterschiedlichen Bedürfnisse werden für den Veloverkehr verschiedene Netze gebildet: ein Alltagsnetz, welches die Bedürfnisse der Erwerbstätigen, der Schüler sowie die Erschliessung von Einkaufsmöglichkeiten etc. abdeckt, sowie ein Freizeitnetz, welches die Bedürfnisse der Naherholung, der Freizeit und des Tourismus erfüllt. Die beiden Netze können sich teilweise überlagern. Zusammen müssen sie die Verbindungen zwischen allen Orten, grösseren Ortsteilen und Siedlungsgebieten sowie den wichtigsten öffentlichen, privaten und touristischen Einrichtungen (Schulen, Bahnhöfe, etc.) sicherstellen.

Im Netzplan Velo + Routen SchweizMobil wird das Alltagsnetz, bestehend aus Strecken sowie das Freizeitnetz, bestehend aus Routen, definiert.

Strecken werden in solche auf Kantonstrassen, Alternativstrecken, Ergänzungsstrecken zu Kantonstrassen, Ergänzungsstrecken Netz und Netzlücken (heute nicht bestehende Verbindungen) unterteilt.

Routen werden nach nationalen, regionalen und lokalen Routen unterteilt. Nationale, regionale und lokale Routen können als geplante Routen dargestellt werden, wenn eine Route effektiv neu geplant wird oder wenn auf einem Routenabschnitt eine Optimierung der Linienführung angestrebt wird.



3.1 Planungsansatz

Die Netzplanung erfolgt nach folgenden Planungsansätzen:

1. **Kantonsstrassenbezogener Ansatz:** Das Kantonsstrassennetz bildet die Basis für das Alltagsnetz Veloverkehr. Auf den Kantonsstrassen wird die Führungsart nach qualitativen Kriterien festgelegt und bestimmt, ob Alternativ- sowie Ergänzungsstrecken erforderlich sind.
2. **Übergeordneter, räumlicher Ansatz:** Das Velonetz wird in Bezug auf Führung und Netzdichte anhand der räumlichen Strukturen beurteilt, überprüft und ergänzt. Dieser Ansatz dient vor allem dem Aufzeigen von Netzlücken im Alltagsnetz und von Routenoptimierungen im Freizeitnetz.

Die Festlegung des Netzplanes mit den Strecken des Alltagsnetzes und der Routen des Freizeitnetzes erfolgt schrittweise, nach folgender (hierarchischer) Abstufung.

1. **Alltagsnetz**
 - 1a Kantonsstrassen
 - 1b Alternativstrecken
 - 1c Ergänzungsstrecken
 - 1d Netzlücken („zu schliessende Netzlücken“)
2. **Freizeitnetz (SchweizMobil)**
 - 2a Nationale Routen
 - 2b Regionale Routen
 - 2c Lokale Routen
 - 2d Geplante Routen / Optimierungen Linienführung

Zudem werden folgende weiteren Routen bestimmt:

- Mountainbike Routen
- Skating Routen
- Kanu Routen

3.2 Alltagsnetz

Das Alltagsnetz dient hauptsächlich dem Alltagsverkehr und dient in erster Linie dem Zweck „der Weg zum Ziel“.

Merkmale des Alltagsnetzes (bestehend aus Strecken) sind attraktive, direkte und sichere Wege, welche Wohn- und Arbeitsorte, Schulen und Einkaufseinrichtungen etc. miteinander verbinden.

Das Alltagsnetz wird in verschiedene Streckentypen unterteilt:

- **Kantonsstrasse:** Strecken des Alltagsnetzes, welche auf / entlang Kantonsstrassen verlaufen, da das Kantonsstrassennetz auf die räumliche Siedlungsstruktur konzipiert ist und so auch für den Veloverkehr meistens die direktesten Verbindungen bildet. Die Orientierung der Velofahrenden erfolgt normalerweise über die allgemeine Wegweisung. Alle Kantonsstrassen sind daher grundsätzlich Strecken des Alltagsnetzes Veloverkehr und sind nur bei unzumutbaren Anlage- oder Betriebsmerkmalen nicht Teil davon.
- **Alternativstrecke:** Wo auf Teilstrecken des Kantonsstrassennetzes Veloverkehr nicht erwünscht oder nicht zugelassen ist, sind Alternativstrecken abseits der Kantonsstrassen anzubieten, welche dieselben Ziel- und Quellorte erschliessen und in der Regel asphaltiert sind. Die Orientierung der Velofahrenden erfolgt dabei über eine Wegweisung für Velorouten gemäss VSS-Norm 640 829 und den notwendigen Verbots- und Gebotsschildern.
- **Ergänzungstrecke zu Kantonsstrasse:** Auf / entlang stark befahrener Kantonsstrassen nimmt die Attraktivität für den Veloverkehr aufgrund der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr ab (Lärm, Abgase, Beeinträchtigung der Sicherheit). Je nach Anforderungen und Befindlichkeiten der unterschiedlichen Nutzergruppen wird diese Attraktivitätsminderung unterschiedlich stark empfunden. Grundsätzlich steigt daher der Wunsch nach einer unabhängigen und abseits der Kantonsstrasse liegenden Führung, je stärker die Verkehrsbelastung auf einer Kantonsstrasse ist. Eine abseits der Kantonsstrassen liegende Führung wird als „Ergänzungstrecken zu Kantonsstrassen“ bezeichnet. Da solche Strecken oft nur weniger direkte Linienführungen erlauben, ersetzt eine Ergänzungstrecke zu Kantonsstrassen nicht den Massnahmenbedarf auf / entlang von Kantonsstrassen. Ein Doppelangebot nimmt auf die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen am besten Rücksicht und überlässt dem Velofahrenden bewusst die individuelle Wahl. Die Orientierung auf den Ergänzungstrecken zu Kantonsstrassen erfolgt über eine Wegweisung für Velorouten gemäss VSS-Norm 640 829.
- **Ergänzungstrecke Netz:** Damit in dichter besiedelten Gebieten alle wichtigen Einrichtungen ans Alltagsnetz angebunden sind, werden zusätzliche Strecken als „Ergänzungstrecken Netz“ ins Alltagsnetz aufgenommen.
- **Netzlücke:** Wo aufgrund der heute gegebenen Verhältnisse Linienführungen, die wesentlich zur Steigerung der Attraktivität (Direktheit, Fahrfluss, Minimierung Höhendifferenz) beitragen würden, nicht vorhanden sind, können diese in das Alltagsnetz aufgenommen werden.

Das Alltagsnetz verläuft grundsätzlich auf durchgehend befestigten (asphaltierten) Strassen. Ausnahmen sind möglich, wenn das entsprechende Strassenteilstück in absehbarer Zeit befestigt wird.

Zuständigkeit

Der Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau) ist für das kantonale Basisnetz des Veloverkehrs auf Kantonsstrassen und erforderliche Alternativstrecken zuständig. Ergänzungstrecken zu Kantonsstrassen, welche abseits von Kantonsstrassen geführt werden, fallen in der Regel in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Gemäss §10 des Strassengesetzes (725.11) kann der Kanton aber auch Radwege abseits von Kantonsstrassen finanzieren, wenn diese funktional dieselbe Bedeutung haben wie Verbindungen auf Kantonsstrassen.

3.3 Freizeitnetz (Routen SchweizMobil)

Das Freizeitnetz dient hauptsächlich dem Freizeitverkehr. Es dient in erster Linie dem Zweck „der Weg als Ziel“. Ausnahmen sind z.B. Rennvelofahrende, welche zwar den Zweck „der Weg als Ziel“ verfolgen und damit dem Freizeitverkehr zugeordnet werden müssen, jedoch hauptsächlich das Alltagsnetz benutzen.

Das Freizeitnetz (bestehend aus Routen) zeichnet sich durch ruhige, sichere und attraktive Wege aus. Es dient der Erholung und Freizeitgestaltung der Bevölkerung sowie dem lokalen, regionalen und überregionalen Reisen mit dem Velo und mit Inlineskates (und Kanus). Die Routen des Freizeitnetzes verlaufen über möglichst motorfahrzeugfreie Wege, erschliessen attraktive Landschaftsräume und Naherholungsgebiete und sind mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs eng verknüpft.

Das Freizeitnetz ist infrastrukturell und kommunikativ ins System von Veloland Schweiz beziehungsweise SchweizMobil eingebettet (www.schweizmobil.ch). SchweizMobil benutzt folgende Klassierung für Velorouten:

- **Nationale Routen**
Sie durchqueren einen grossen Teil der Schweiz, sind in der Regel länger als 250 km, einstellig nummeriert und gemäss der VSS-Norm 640 829 signalisiert. Sie dienen primär dem Freizeit- und Reiseverkehr.
- **Regionale Routen**
Sie führen durch einen oder mehrere Kantone, sind in der Regel 50 bis 250 km lang, zweistellig nummeriert und gemäss der VSS-Norm 640 829 signalisiert. Sie dienen dem Freizeitverkehr, im Bereich von Siedlungen auch dem Alltagsverkehr.
- **Lokale Routen**
Sie umfassen die übrigen Routen, sind in der Regel weniger als 50 km lang, können dreistellig nummeriert werden und sind gemäss der VSS-Norm 640 829 signalisiert. Sie dienen dem Alltagsverkehr (z.B. als kommunale Velonetze) oder dem Freizeitverkehr (z.B. Rundrouten in Naherholungsgebieten).
- **Geplante Routen / Routenoptimierungen**
Im Netzplan werden auch „geplante Routen“ dargestellt und gewünschte „Routenoptimierungen“ aufgezeigt, wo aufgrund der heute gegebenen Verhältnisse keine optimale Führung angeboten werden kann, diese mittel- bis langfristig jedoch verbessert werden könnte. Damit wird die planerische Sicherstellung und Berücksichtigung noch nicht erstellter Routen gewährleistet.

Das Freizeitnetz verläuft nach Möglichkeit auf befestigten (asphaltierten) Strassen. Teilstücke auf unbefestigten Strassen und Wegen sind möglich, ohne daraus einen dringenden Handlungsbedarf abzuleiten.

Das Freizeitnetz des Veloverkehrs wird gemäss der Norm VSS 640 829 ausgeschildert.

Zuständigkeit

Der Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau) ist in Zusammenarbeit mit den Bundesbehörden, der Stiftung SchweizMobil, den Regionen und den Gemeinden für die Planung, die Signalisation und Wegweisung der nationalen, regionalen und lokalen Routen von SchweizMobil zuständig. Für die Realisierung, den Betrieb und Unterhalt der notwendigen Wege ist der jeweilige Eigentümer zuständig.