

Regierungsratsbeschluss

vom 19. Oktober 2015

Nr. 2015/1609

KR.Nr. A 0064/2015 (BJD)

Auftrag Markus Ammann (SP, Olten): Kantonales Konzept für den Langsamverkehr Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, ein Langsamverkehrskonzept zu erstellen, welches zum Ziel hat aufzuzeigen, wie die Bedingungen für den Langsamverkehr im Kanton Solothurn dauerhaft verbessert werden können. Das Langsamverkehrskonzept soll den kantonalen Handlungsbedarf benennen und aufzeigen, welche Massnahmen konkret umgesetzt werden können, um den Langsamverkehr zu stärken.

2. Begründung

Bund, Kantone und Gemeinden sind gefordert, sich stärker für den Langsamverkehr zu engagieren. Der Langsamverkehr kann bei der Bewältigung des Verkehrs einen wichtigen Beitrag leisten. Gerade für dicht besiedelte und deshalb oft stark belastete Gebiete bestehen grosse Potenziale, den Langsamverkehrsanteil zu erhöhen. Alle Analysen und Prognosen zeigen, dass ohne Gegenmassnahmen die Verkehrsprobleme in den nächsten Jahren massiv weiter zunehmen werden. Wird heute nicht gehandelt, riskieren wir, dass das Entlastungspotenzial des Langsamverkehrs im Bereich der Kurzdistanzen beim Personenverkehr nicht genutzt und sogar noch geschmälert wird.

Auch der Bundesrat hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Langsamverkehrs an der Personenmobilität zu vergrössern. Gemäss Bundesrat «kann der Langsamverkehr zur Verbesserung des Verkehrssystems, zur Entlastung der Umwelt (Luft, Lärm, CO₂) und zur Förderung der Gesundheit beitragen. Zudem stärkt er den sanften Tourismus und führt zu Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben für die Mobilität. So soll sich gemäss Bundesrat der Langsamverkehr neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu einem gleichberechtigten dritten Pfeiler der Personenmobilität entwickeln.»

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Wir teilen grundsätzlich die Aussagen gemäss der Begründung des Vorstosses (Ziffer 2 oben). Der Langsamverkehr weist insbesondere in Agglomerationen im Bereich der kurzen bis mittleren Distanzen (0 bis 5 km) ein nicht zu unterschätzendes Wachstumspotential auf. Gemäss Untersuchungen des Bundes sind ca. 50 % der MIV-Fahrten kürzer als 5 km. Solche Fahrten können gut zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Mit der Nutzung dieses Potenzials kann das Verkehrsnetz für den MIV und den ÖV wirkungsvoll entlastet werden. Die verhältnismässig kostengünstige Langsamverkehrsinfrastruktur hilft ausserdem, die Kosten für den Gesamtverkehr im Kanton Solothurn zu begrenzen. Der Langsamverkehr wird - unter anderem auch kom-

binert mit dem ÖV - zu einer Alternative zum Auto. Diese Umlagerung schont die Ressourcen Energie und Raum. Sie reduziert die Lärm- und Luftbelastung.

Ein Langsamverkehrskonzept beinhaltet aus Sicht des Regierungsrates insbesondere

- die kantonale Vision, die strategischen Ziele und Planungsgrundsätze,
- den entsprechenden Handlungsbedarf und
- konkrete Massnahmen.

Der „Betrachtungssperimeter“ umfasst sowohl die Kantons- als auch die Gemeindestrassen.

3.2 Vision und strategische Ziele

Die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik ist im verkehrspolitischen Leitbild festgelegt. Die Förderung des Langsamverkehrs ist einer von fünf Handlungsschwerpunkten (Regierungsratsbeschluss [RRB] Nr. 2004/1789 vom 30. August 2004). Im Richtplan 2000 (RRB Nr. 515 vom 15. März 1999) ist zudem festgehalten, dass die bestehenden regionalen Radwegkonzepte zu überprüfen und zu ergänzen sind.

Am 30. Juni 2015 haben wir die Gesamtüberprüfung des Richtplanes zur Auflage frei gegeben (Entwurf für die öffentliche Auflage 2015). Der aktuelle Richtplanentwurf unterstreicht die Bedeutung des Langsamverkehrs als Bestandteil der kantonalen Gesamtverkehrspolitik. Er hält fest, dass der Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer) vor allem in den Agglomerationen ein grosses Wachstumspotential hat. Dieses ist gemäss dem Richtplanentwurf gezielt zu fördern.

Als Ziel formuliert der Richtplanentwurf: Für zu Fuss gehende sowie mit dem Velo fahrende wird ein sicheres und attraktives Wegnetz bereitgestellt. Anzustreben ist ein zusammenhängendes und möglichst direktes, auf die Bedürfnisse des täglichen Verkehrs (Berufspendler, Schüler, Einkauf etc.), der Freizeit und der Erholung abgestimmtes Netz sowie gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr. Ebenso sind im Richtplanentwurf die Planungsgrundsätze festgelegt.

Wir sind somit der Meinung, dass die kantonale Vision, die strategischen Ziele und Planungsgrundsätze betreffend den Langsamverkehr auf Konzeptebene bereits verbindlich verankert ist resp. mit der Genehmigung des Richtplanes verankert wird.

3.3 Benennung des Handlungsbedarfes und der entsprechenden Massnahmen

Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat als Planungsinstrument einen „kantonalen Netzplan Velo und Routen SchweizMobil“ erstellt. Mit dieser Grundlage wird - analog zum Inventarplan der Solothurner Wanderwege - das übergeordnete kantonale Alltags- und Freizeitverkehrsnetz für den Veloverkehr dargestellt. Das Alltagsnetz beinhaltet Strecken auf Kantonsstrassen sowie Alternativ- und Ergänzungstrecken zu den Kantonsstrassen und das Freizeitnetz insbesondere die Velorouten von SchweizMobil. In diesem Netzplan werden auch vorhandene Netzlücken und gewünschte Routenoptimierungen aufgezeigt. Wo Lücken im kantonalen Velonetz vorhanden sind, sollen diese schrittweise geschlossen werden. Die Routen von SchweizMobil sind langfristig sicherzustellen und die Linienführung attraktiver zu gestalten. Wir haben mit Beschluss Nr. 2014/647 vom 1. April 2014 diesen Grundlagenplan zur Kenntnis genommen und beschlossen, dass dieser Plan eine Grundlage zum Richtplan darstellen soll. Der „Netzplan Velo“ wird somit im Richtplanentwurf als Grundlage verankert.

Im Weiteren zeigen auch die Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand und Basel bezüglich dem Velo- und Fussverkehr den Ist-Zustand und den Handlungsbedarf in den entsprechenden Agglomerationen auf. Mit den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation sind

dem Bund die wesentlichen zu realisierenden Langsamverkehrsmassnahmen für diese Räume zur Umsetzung und Mitfinanzierung beantragt worden. Weitere Massnahmen werden voraussichtlich mit den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation dem Bund beantragt werden.

Verschiedene Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen wurden bereits umgesetzt oder stehen in der Umsetzung. Diese sind Bestandteile der Mehrjahresplanung Strassenbau, soweit die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Aus unserer Sicht ist somit der Handlungsbedarf bereits heute definiert resp. liegt mit dem „Netzplan Velo“ ein Instrument vor, auf welchem der Kanton und die Gemeinden den Handlungsbedarf im Bereich Langsamverkehr ableiten können.

3.4 Neuregelung der Zuständigkeiten

Gemäss dem geltenden Strassengesetz (BGS 725.11) baut der Kanton die Kantonsstrassen und die Einwohnergemeinden die Gemeindestrassen. Dasselbe gilt für Radwege. Damit ist der Kanton im Wesentlichen zuständig für die Bereitstellung der Radwege entlang von Kantonsstrassen. Diese Regelung erschwert - trotz netzübergreifenden konzeptionellen Planungen - die im Richtplanentwurf postulierte Bereitstellung eines sicheren und attraktiven Langsamverkehrsnetzes.

Deshalb soll im Rahmen der mit RRB Nr. 2014/646 vom 1. April 2014 beauftragten Revision des Strassengesetzes die Zuständigkeit des Kantons auf Radwege von übergeordneter (d.h. kantonaler) Bedeutung ausgeweitet werden: Neu soll der Kanton für alle Velorouten zuständig sein, welche von kantonaler Bedeutung sind und zwar unabhängig davon, ob es sich um eine Kantons- oder Gemeindestrasse handelt. Die kantonale Zuständigkeit würde sich dabei auf die veloroutenspezifischen Elemente beschränken. Mit der angestrebten Änderung im Strassengesetz wird der Kanton nicht nur zuständig für die Signalisation und Markierung von Velorouten von kantonaler Bedeutung, sondern auch für die für den Veloverkehr erstellten Bauwerke wie Brücken, welche Lücken im kantonalen Veloroutennetz schliessen. An der kommunalen Zuständigkeit für den Unterhalt des Trassees, über das die Veloroute geführt wird, würde nichts ändern.

Mit dieser Neuregelung der Zuständigkeiten wird die Voraussetzung für die Realisierung eines sicheren und attraktiven Veloroutennetzes von kantonaler Bedeutung geschaffen.

Für die Bezeichnung des Veloroutennetzes von kantonaler Bedeutung wird der erwähnte „Netzplan Velo“ als Grundlage dienen und überarbeitet. Der Entscheid über die Bezeichnung der Radrouten von kantonaler Bedeutung soll gemäss dem Entwurf des revidierten Strassengesetzes dem Regierungsrat obliegen.

Hingegen wird es weiterhin Aufgabe der Gemeinden sein, ergänzende kommunale Langsamverkehrskonzepte zu erarbeiten, welche auf die kantonalen Velorouten abgestimmt sind und insbesondere auch den Fussverkehr umfassen. Nicht Gegenstand der Überarbeitung des „Netzplans Velo“ sind die Wanderwege.

3.5 Fazit

Es ist vorgesehen, im Rahmen der Revision des Strassengesetzes den heutigen Netzplan Velo zu überarbeiten und darin die Velorouten von kantonaler Bedeutung zu bezeichnen. Im überarbeiteten Netzplan Velo werden die wesentlichen Elemente eines kantonalen Konzeptes für den Langsamverkehr enthalten sein. Es wird jedoch Aufgabe der Gemeinden bleiben, für ergänzende kommunale Velorouten zu sorgen und wo nötig auch für den lokalen Fussverkehr Massnahmen zu ergreifen.

4. Antrag des Regierungsrates

Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, den Netzplan Velo zu einem Konzept für den Langsamverkehr zu überarbeiten, der die Velorouten von kantonaler Bedeutung bezeichnet.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei/rom)
Amt für Raumplanung
Aktuarin UMBAWIKO (ste)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat