

Regierungsratsbeschluss

vom 25. Februar 2020

Nr. 2020/281

KR.Nr. K 0240/2019 (BJD)

Kleine Anfrage Simon Gomm (Junge SP, Olten): Jugendpolittag 2019: Fragen und Anregungen der Gruppe Langsamverkehr Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Wir, Peter Kyburz und Simon Gomm, betreuten und berieten am Jugendpolittag 2019 die engagierte Gruppe zum Thema Langsamverkehr im Kanton Solothurn. Die Schülerinnen und Schüler stammen selbst alle aus der Region Solothurn und machen ihre Erfahrungen zum Thema entsprechend auch in dieser Region, allem voran auf dem täglichen Weg zur Schule, welchen sie hauptsächlich mit dem Velo bestreiten. Ihrem Empfinden nach gestaltet sich dieser durch den Mischverkehr und die Verkehrsdichte während und mittlerweile auch ausserhalb der Stosszeiten schwierig, gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden im Strassenverkehr, namentlich: die Velofahrerinnen und Velofahrer.

Aus Sicht der Jugendlichen ist es sinnvoll, die Rahmenbedingungen für Velofahrerinnen und Velofahrer grundlegend zu verbessern, denn diese beanspruchen weit weniger Platz gegenüber dem motorisierten Verkehr, was einerseits der zunehmenden Verkehrsdichte entgegenwirken kann. Andererseits können klare positive Effekte für Umwelt- und Klimaschutz ins Feld geführt werden, wenn man Leute situativ dazu bewegen kann, aufs emissionslose Velo umzusteigen. Aber auch insbesondere aus der Perspektive der Verkehrssicherheit drängen sich Veränderungen hin zu einer umsichtigen und umfassend fahrradfreundlichen Verkehrsplanung sowie der übergeordneten Gesetzgebung im uns bewussten Spannungsfeld zwischen Kanton und Gemeinden auf. Bei letzterem befürworten die Jugendlichen zu Gunsten einer einheitlichen Ausführung im gesamten Kanton mehr verbindliche Vorgaben für die Gemeinden, wenn sich dies als zielführender erweist.

Für die Jugendlichen gibt es zudem zentrale Grundlagenkonflikte, die es mindestens abzufedern, bestenfalls aber umfassend zu lösen gilt: Primär den Mischverkehr und sekundär das zusammenfassende Konzept des Langsamverkehrs.

Die gemeinsame Führung im Strassenverkehr, dem Mischverkehr, stellt für Velofahrerinnen und Velofahrer einhellig das grösste Gefahrenpotential dar. Enge Strassenabschnitte und Platzverhältnisse, mangelhafte oder gar gänzlich fehlende Signalisation und Markierungen für Velowege sowie Kreuzungs- und Querungskonflikte werden als die gängigsten riskanten Situationen genannt, welche durch die Verkehrsdichte zusätzlich verschärft werden. Die Jugendlichen befürworten nicht nur, sondern fordern hier explizit eine Verbesserung durch die konsequente Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr bei zukünftigen Strassenbauprojekten. Der Veloverkehr soll als eigenständige Verkehrsgrösse geführt werden, was ebenfalls signifikante Investitionen in Veloverkehrswege und Veloabstellplätze sowie idealerweise ein umfassendes Veloverkehrsnetz zur Folge hat, welches wiederum auf einem visionären Veloverkehrskonzept über dem gesamten Kantonsgebiet gründet. Als Beispiele für funktionierende und anspruchsgerechte Umsetzungen werden hier niederländische sowie dänische, allen voran die Stadt Kopenhagen, genannt. Aber auch Ideen zu Sharing-Modellen und die Umnutzung bestehender Bauten, die bisher anderen Verkehrsteilnehmenden vorbehalten waren (bspw. Parkhäuser nur für

MIV) sollen für den Veloverkehr nutzbar gemacht werden und in einem solchen Konzept einfließen. Als weitere sicherheitsrelevante Massnahme für Velofahrerinnen und Velofahrer selbst befürworten die Jugendlichen tendenziell die Einführung der Helmpflicht.

Weiter zum Begriff Langsamverkehr: Es wird als Fehler angesehen, Velofahrerinnen und Velofahrer und Fussgängerinnen und Fussgänger gemeinsam im funktionalen Verkehr zu nennen oder sogar führen zu wollen. Ein funktionaler Veloverkehr ist nicht langsam und die Vermischung mit dem Fussverkehr führt unweigerlich erneut zu Nutzungskonflikten innerhalb der Langsamverkehrsachsen. Ein gemeinsam geführter Langsamverkehr macht nur Sinn in grossflächigen, breit angelegten (Flanier-)Zonen, in welchen es für alle Teilnehmenden genügend Ausweichfläche zur Verfügung hat und nicht primär funktionaler (bspw. berufsbedingter) Verkehr stattfindet. Fuss- und Veloverkehr sollen zukünftig begrifflich wie auch konzeptionell und planerisch voneinander getrennt werden, da die jeweiligen Ansprüche vor allem im urbanen Gebiet zu verschiedenen sind.

Im Sinne der vorgelagerten Erläuterungen erfragen wir die Regierung höflich stellvertretend für die Jugendlichen der Gruppe Langsamverkehr zur Beantwortung folgender Fragen:

1. Gibt es ein Veloverkehrskonzept auf Stufe Kanton? Wenn ja, welches sind seine zentralen Aussagen und wie werden entsprechende Massnahmen umgesetzt? Wenn nein, warum nicht? Beurteilt die Regierung die Erarbeitung eines solchen Konzepts und die zukünftig daraus möglichen Massnahmen als zielführend im Sinne der obigen Erläuterungen?
2. Wie beurteilt die Regierung die Wirksamkeit eines solchen Konzeptes und deren möglichen Massnahmen im Spannungsfeld von Kanton und Gemeinden? Müssten gewisse Kompetenzen zu Gunsten einer umfassenden Wirksamkeit auf allen Verkehrswegen im Kanton und den Gemeinden auf andere Staatsebenen verschoben werden? Wenn ja, wohin?
3. Befürwortet die Regierung ein geschlossenes, flächendeckendes Veloverkehrsnetz im Kanton Solothurn und könnte sie sich vorstellen, dieses vom Strassenverkehr zu trennen oder parallel zu führen? Wenn nein, was wären mögliche Alternativszenarien?
4. Wie wird die Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrern auf dem Kantonsgebiet beurteilt? Werden Messgrössen gesammelt und geführt, Statistiken oder sogar „Gefahrenkarten“ für Verkehrsteilnehmende, speziell Velofahrerinnen und Velofahrer, auf allen Strassen im Kantonsgebiet erstellt? Wenn ja, wie und wann werden entsprechende Massnahmen abgeleitet und zur Ausarbeitung verfügt? Wenn nein, kann sich die Regierung das Erstellen solcher Statistiken zukünftig vorstellen oder solche betreffend Velofahrerinnen und Velofahrer in bestehende implementieren?
5. Sind dem Kanton Abschnitte bekannt, die für Velofahrerinnen und Velofahrer als risikohaft beurteilt werden oder die den sicherheitsrelevanten Bestimmungen im Strassenverkehr selbst nicht (mehr) genügen? Wie werden entsprechende Mängel erfasst und behoben? Wie wird die Behebung mangelhafter Abschnitte priorisiert oder allgemein terminiert?
6. Welche Ansätze verfolgt die Regierung grundsätzlich, um den Nutzungskonflikt der Verkehrsteilnehmenden im Strassenverkehr/Mischverkehr entgegenzuwirken, welche im Langsamverkehr? Welche Ansätze werden insbesondere bei engen Platzverhältnissen verfolgt? Der Kanton ist dazu eingeladen, die aktuellen Ansätze und entsprechenden Massnahmen an den ihm beteiligten Projekte zur Neugestaltung Bahnhofsplatz Olten (nbo) und der Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse in Solothurn zu erläutern.

7. Wie steht die Regierung zu einer Helmpflicht?

2. **Begründung (Vorstosstext)**

3. **Stellungnahme des Regierungsrates**

3.1 Vorbemerkungen

Wir messen dem Veloverkehr eine hohe Bedeutung zu. Die entsprechenden Planungsgrundsätze sind im kantonalen Richtplan festgehalten. So haben gemäss Richtplan Kanton und Gemeinden für sichere, attraktive und möglichst direkte Verbindungen für den Veloverkehr zu sorgen. Die Führung des Veloverkehrs auf Eigentrasse soll dabei gefördert werden, ist aber von den Platzverhältnissen her nicht immer möglich.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Gibt es ein Veloverkehrskonzept auf Stufe Kanton? Wenn ja, welches sind seine zentralen Aussagen und wie werden entsprechende Massnahmen umgesetzt? Wenn nein, warum nicht? Beurteilt die Regierung die Erarbeitung eines solchen Konzepts und die zukünftig daraus möglichen Massnahmen als zielführend im Sinne der obigen Erläuterungen?

Die kantonale Vision der strategischen Ziele und Planungsgrundsätze betreffend den Langsamverkehr sind im kantonalen Richtplan, Kapitel V-6 Fuss- und Veloverkehr, verankert, womit die konzeptionellen Grundlagen auf Stufe Kanton festgelegt sind. Basierend darauf hat der Kanton die Veloverbindungen von kantonalen und regionaler Bedeutung definiert und im Grundlagenplan «Netzplan Velo» abgebildet. Dieser definiert die Velostrecken (Alltagsverkehr) und Velorouten (Freizeitverkehr) von kantonalen und regionaler Bedeutung. Im Freizeitverkehr werden zusätzlich weitere Routen, wie solche für Skating, erfasst. Dort, wo Netzlücken bestehen, werden diese im «Netzplan Velo» planerisch festgehalten. Dieser kantonale Netzplan ist im Richtplan als Grundlagenplan festgesetzt und im Internet publiziert (<https://so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-verkehr-und-tiefbau/strasseninfrastruktur/langsamverkehr/>).

Der «Netzplan Velo», mit den darin dokumentierten Netzlücken, stellt u.a. eine der Grundlagen für die Definition der kantonalen Strassenbauprojekte betreffend den Veloverkehr dar. Das Schliessen der vorhandenen Netzlücken, also die Realisierung der hierzu erforderlichen baulichen Massnahmen, geschieht im Rahmen der Umsetzung des Mehrjahresprogrammes Strassenbau. Veloverkehrsmassnahmen, basierend auf dem «Netzplan Velo», werden insbesondere auch in die Agglomerationsprogramme aufgenommen.

3.2.2 Zu Frage 2:

Wie beurteilt die Regierung die Wirksamkeit eines solchen Konzeptes und deren möglichen Massnahmen im Spannungsfeld von Kanton und Gemeinden? Müssen gewisse Kompetenzen zu Gunsten einer umfassenden Wirksamkeit auf allen Verkehrswegen im Kanton und den Gemeinden auf andere Staatsebenen verschoben werden? Wenn ja, wohin?

Gemäss dem geltenden Strassengesetz (BGS 725.11) baut der Kanton die Kantonsstrassen und die Einwohnergemeinden die Gemeindestrassen. Dasselbe gilt für Velowege. Damit ist der Kanton im Wesentlichen zuständig für die Bereitstellung der Velowege entlang von Kantonsstras-

sen. Diese Regelung erschwert - trotz netzübergreifenden konzeptionellen Planungen - die im Richtplan postulierte Bereitstellung eines sicheren und attraktiven Langsamverkehrsnetzes. Eine Verschiebung der Kompetenzen bezüglich der Zuständigkeit für Radwege von kantonaler Bedeutung wird deshalb im Rahmen der laufenden Revision des Strassengesetzes angestrebt:

Neu soll der Kanton für die gesamten Velowege von kantonaler Bedeutung zuständig sein, unabhängig davon, ob es sich um eine Kantons- oder Gemeindestrasse handelt. Mit dieser Neuregelung der Zuständigkeiten kann die Voraussetzung für die Realisierung eines sicheren und attraktiven Velowegnetzes von kantonaler Bedeutung geschaffen werden.

Als Grundlage für die Bezeichnung des Velowegnetzes von kantonaler Bedeutung wird der erwähnte «Netzplan Velo» dienen, in welchem die Velowege von kantonaler Bedeutung zu bezeichnen sein werden.

Hingegen wird es weiterhin Aufgabe der Gemeinden sein, ergänzende kommunale Langsamverkehrskonzepte zu erarbeiten, welche auch auf das kantonale Velowegnetz abgestimmt sind.

3.2.3 Zu Frage 3:

Befürwortet die Regierung ein geschlossenes, flächendeckendes Veloverkehrsnetz im Kanton Solothurn und könnte sie sich vorstellen, dieses vom Strassenverkehr zu trennen oder parallel zu führen? Wenn nein, was wären mögliche Alternativszenarien?

Ein lückenloses Velowegnetz soll als Idealzustand angestrebt werden. Das Velowegnetz unterscheidet sich in die drei Kategorien lokale, regionale und kantonale Strecken.

Die Frage der Veloführung ist abhängig vom Verkehrsaufkommen, der gefahrenen / signalisierten Geschwindigkeit und der Platzverhältnisse. Grundsätzlich soll der Veloverkehr auf den Kantonsstrassen mit den dazu erforderlichen Velomassnahmen sicher geführt werden. Fallweise sollen - wo notwendig - Velowege abseits der Kantonsstrassen angeboten werden. Übergeordnetes Ziel ist es, direkte, schnelle und sichere Velowege anbieten zu können.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wie wird die Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrern auf dem Kantonsgebiet beurteilt? Werden Messgrössen gesammelt und geführt, Statistiken oder sogar „Gefahrenkarten“ für Verkehrsteilnehmende, speziell Velofahrerinnen und Velofahrer, auf allen Strassen im Kantonsgebiet erstellt? Wenn ja, wie und wann werden entsprechende Massnahmen abgeleitet und zur Ausarbeitung verfügt? Wenn nein, kann sich die Regierung das Erstellen solcher Statistiken zukünftig vorstellen oder solche betreffend Velofahrerinnen und Velofahrer in bestehende implementieren?

Der Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrern wird ein grosser Stellenwert beigemessen. Überall, wo Sicherheitsdefizite bestehen, werden diese so schnell wie möglich behoben. Mit der Fachapplikation VUGIS (**V**erkehr**u**nfallanalyse mit **G**eo**i**nformation**s**ystem) besteht eine Datenbank zu den Unfällen auf den Kantons- und Gemeindestrassen. Mit diesem Arbeitsinstrument können die Unfalltypen und vorhandenen Unfallschwerpunkte lokalisiert werden.

Im Weiteren werden durch das Amt für Verkehr und Tiefbau mit dem vom Bund entwickelten Strassensicherheitsinstrumentarium die Sicherheit der Verkehrsanlagen von der Planung bis zum Betrieb systematisch überwacht und - wo notwendig - Massnahmen definiert.

Die Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen werden im Rahmen von Strassenbausanierungsprojekten behoben.

3.2.5 Zu Frage 5:

Sind dem Kanton Abschnitte bekannt, die für Velofahrerinnen und Velofahrer als risikohaft beurteilt werden oder die den sicherheitsrelevanten Bestimmungen im Strassenverkehr selbst nicht (mehr) genügen? Wie werden entsprechende Mängel erfasst und behoben? Wie wird die Behebung mangelhafter Abschnitte priorisiert oder allgemein terminiert?

Ja. Insbesondere sind folgende Abschnitte bekannt:

- Zwischen Zuchwil / Luterbach weist die Kantonsstrasse zu schmale oder nicht durchgängige Radstreifen auf. Noch in diesem Jahr soll dieser Mangel mit einem breiten Radstreifen und einem separaten abgetrennten Rad-/Gehweg behoben werden.
- Der Knoten Kreuzplatz in Derendingen ist heute (Lichtsignalanlage) und zukünftig (Kreisel) für Velofahrende, insbesondere in Spitzenzeiten, nicht einfach befahrbar. Den Velofahrenden sollen deshalb alternative Routen zur Verfügung gestellt werden.
- Bereits umgesetzte Projekte sind: Bürenstrasse zwischen Biberist / Solothurn und Lüsslingen-Nennigkofen (Veloweg) sowie Kriegstettenstrasse in Gerlafingen (alternative Route).

Die Erfassung und Priorisierung der Mängel erfolgt für das Kantonsstrassennetz entsprechend den Ausführungen zu Frage 4. Die prioritären Mängel auf dem Kantonsstrassennetz werden, wo möglich, mittels einfach umzusetzenden Sofortmassnahmen beseitigt oder in das jährlich aktualisierte Strassenbauprogramm aufgenommen und in der Folge im Rahmen der jeweiligen Strassenbauprojekte behoben. Für die Behebung von Mängeln auf den Gemeindestrassen oder Privatstrassen sind die Gemeinden bzw. Private zuständig.

3.2.6 Zu Frage 6:

Welche Ansätze verfolgt die Regierung grundsätzlich, um den Nutzungskonflikt der Verkehrsteilnehmenden im Strassenverkehr/Mischverkehr entgegenzuwirken, welche im Langsamverkehr? Welche Ansätze werden insbesondere bei engen Platzverhältnissen verfolgt? Der Kanton ist dazu eingeladen, die aktuellen Ansätze und entsprechende Massnahmen an den ihm beteiligten Projekte zur Neugestaltung Bahnhofplatz Olten (nbo) und der Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse in Solothurn zu erläutern.

Die Nutzungskonflikte sind abhängig von der jeweiligen Situation. Deshalb können die entsprechenden Lösungen von Fall zu Fall verschieden aussehen. Im Folgenden werden die gewählten Ansätze bei den beiden erwähnten Projekten vorgestellt:

Neugestaltung Bahnhofplatz in Olten:

Hauptziel ist die Neuorganisation und Neugestaltung des Bahnhofplatzes sowie die Modernisierung und Aufwertung der intermodalen ÖV-Drehscheibe Bahnhof Olten. Die Verkehrsströme beim Bahnhofplatz sollen soweit wie möglich entflochten und das Umsteigen Bahn - Bus für die Reisenden vereinfacht und die Verkehrsabläufe und der Busbetrieb beim Busbahnhof verbessert werden. Für den Fuss- und Veloverkehr soll insbesondere mit dem Aaresteg eine neue Aarequerung geschaffen werden.

Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse in Solothurn:

Bei der Baselstrasse in Solothurn liegt der Hauptfokus bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit (Behebung der Unfallschwerpunkte) sowie der Sanierung des Bahntrassees und der Strasse. Wegen den zahlreichen Rahmenbedingungen, so zum Beispiel hinsichtlich denkmalpflegerischer Vorgaben, kann bei den meisten Abschnitten kein grösserer Strassenquerschnitt zur Verfügung gestellt werden. Entsprechend muss aus Platzgründen der Velo- und Fussverkehr auf gewissen engen Strassenabschnitten zum Teil weiterhin auf kombinierten Rad-/Gehwegen geführt werden. In den Haltestellenbereichen sollen die Fussgänger- und Radverkehrsströme, falls vom Platz her möglich, entflochten werden. Für den Veloverkehr sollen zusätzlich abseits der Baselstrasse Alternativrouten angeboten werden. Die Optimierung der Führung des Fussgänger- und Veloverkehrs ist Bestandteil der laufenden Projekterarbeitung. Dazu werden im Rahmen der aktuellen Erarbeitung des Vorprojektes sämtliche Anspruchsgruppen in die Projektierung einbezogen.

3.2.7 Zu Frage 7:

Wie steht die Regierung zu einer Helmpflicht?

Das Tragen eines Helms wird in Anlehnung an die Empfehlung der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu aus Sicherheitsgründen empfohlen. Gegenüber einer Helmpflicht stehen wir aber, gleich wie Pro Velo Schweiz, skeptisch gegenüber. Die Helmpflicht könnte nämlich dazu führen, dass gewisse potentielle Velonutzergruppen dieses Verkehrsmittel in Zukunft nicht mehr oder weniger häufig benutzen, was der gewünschten Förderung des Veloverkehrs zuwiderlaufen würde.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (gan/ern/rom)
Amt für Raumplanung
Aktuariat UMBAWIKO
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat