

Regierungsratsbeschluss

vom 20. März 2023

Nr. 2023/444

KR.Nr. K 0229/2022 (BJD)

Kleine Anfrage fraktionsübergreifend: Sicherheit der Schulwege für Fahrräder verbessern Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Am Jugendpolititag vom 9. November 2022 war eines der Hauptthemen der Individualverkehr, insbesondere die Nutzung von Fahrrädern. Die meisten Jugendlichen nützen Velos (mit und ohne E-Motor), um zur Schule zu gelangen. Da es nicht mehr in jeder Ortschaft eine Schule hat, müssen zum Teil lange Strecken zurückgelegt werden. Bei weiterführenden Schulen oder mit dem Start einer Berufslehre werden die Pendelbewegungen noch ausgeprägter. Die Sicherheit ist ein Hauptanliegen der Jugendlichen und wird stark bemängelt und kritisiert, insbesondere bei der Nutzung von Überlandstrassen. Da oft separate Radwege fehlen, ist der Schulweg häufig gefährlich und das Sicherheitsgefühl ist vermindert. Speziell bei schlechten Lichtverhältnissen und bei Regen ist die Nutzung von Zweirädern nicht mehr attraktiv.

Von den Jugendlichen wurde der Wunsch geäussert, bei der Sanierung von Strassen vermehrt darauf zu achten, die Strassen für Radfahrer und Radfahrerinnen sicherer zu machen. Dass es auf Strassen ausserorts auch sicherer geht, zeigen umliegende Länder wie Deutschland und Frankreich. Es gibt viele separate Radwege. Die Radstreifen auf der Strasse sind deutlich markiert und erhöhen somit die Sicherheit.

Eine vorgebrachte und diskutierte Idee war auch die Nutzung vorhandener Busspuren für Zweiräder jeglicher Art. Dies kann den Verkehr entlasten und erhöht die Sicherheit erheblich.

Die Gruppe hat zusammen mit den beiden Kantonsratsmitgliedern Marianne Wyss und Richard Aschberger einige Fragen formuliert und dankt für die zeitnahe Beantwortung:

1. Wie gedenkt die Regierung die Sicherheit der Radfahrer und Radfahrerinnen bei Überlandstrassen zu verbessern?
2. Gibt es die Möglichkeit, Überlandstrassen mit einem gezeichneten Velostreifen oder einem abgetrennten Veloweg sicher zu gestalten, wie man es beispielsweise aus Deutschland kennt?
3. Wie können Kreuzungssituationen für Fahrräder entschärft werden?
4. Können im Kanton Solothurn Busspuren für Fahrräder generell freigegeben werden, auch ohne Fahrrad-Piktogramm auf dem Boden?
5. Falls nein, wäre eine Empfehlung an die Gemeinden (welche eigene Busspuren auf ihrem Gemeindegebiet haben) möglich?

6. Gibt es eine Art Masterplan im Kanton, in dem erkennbar ist, bis wann alle Hauptverbindungen zwischen den einzelnen Orten mit sicheren Radwegen ausgestaltet sein sollen?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Im Kanton Solothurn werden die Bedürfnisse des Veloverkehrs hoch gewichtet. Dies zeigt sich unter anderem auch daran, dass eine eigene Fachstelle für den Fuss- und Veloverkehr besteht, welche im Rahmen der Strassenbauprojekte jeweils die geeigneten Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr prüft. Auch besteht mit dem Velonetzplan Kanton Solothurn eine übergeordnete Planung für den Veloverkehr, welche den Massnahmenbedarf aufzeigt.

Ein Blick auf die Unfallstatistik zeigt, dass die Mehrheit der Velounfälle Stürze sind. Zusammenstösse mit motorisierten Fahrzeugen finden vor allem an Knotenpunkten wie Kreuzungen und Kreiseln statt (Abbiege- und Einbiege-Unfälle). Die Geschwindigkeiten in diesen Bereichen sind in der Regel niedriger, was den Schweregrad der Unfälle verringert. Frontalzusammenstösse und Auffahrunfälle mit Autos sind ausserhalb von Städten kaum zu verzeichnen. Bei einer Frontalkollision auf offener Strecke kann die Schwere des Unfalls aufgrund hoher Geschwindigkeiten jedoch schwerwiegend sein.

Von 2012 bis und mit 2021 ereigneten sich im Kanton Solothurn 194 Unfälle mit Beteiligung von Kindern auf dem Schulweg. Die Kinder zogen sich in den meisten Fällen leichte Verletzungen zu, in einigen Fällen schwere Verletzungen. Glücklicherweise kam kein Kind auf dem Schulweg ums Leben.

Im gleichen Zeitraum wurden der Polizei 1'393 Unfälle mit beteiligten Kindern und Jugendlichen gemeldet. In den meisten Fällen waren die Kinder als Mitfahrer im Auto unterwegs. Während dieses Zeitraums ereignete sich ein tödlicher Velounfall mit einem Kind, zudem starb ein Kind als Mitfahrer in einem PKW.

Die Sorge um die eigene Sicherheit beeinflusst das Verhalten und das persönliche Empfinden. Die subjektive Sicherheit ist deshalb ein zentraler Motivationsfaktor bei der Wahl des Verkehrsmittels. Neue Veloinfrastrukturen werden gezielt so geplant, dass sie möglichst vielen Menschen eine stressfreie und subjektiv sichere Fahrt sowohl innerorts als auch ausserorts ermöglichen. Dabei werden Strassenabschnitte oder Knoten nach Faktoren wie dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs, der signalisierten Geschwindigkeit und der vorhandenen Veloinfrastruktur bewertet. Ziel ist es in den nächsten Jahren ein zusammenhängendes und sicheres Velonetz zu schaffen, damit das Velo als Verkehrsmittel vermehrt genutzt wird.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie gedenkt die Regierung die Sicherheit der Radfahrer und Radfahrerinnen bei Überlandstrassen zu verbessern?

Knoten im Ausserortsbereich stellen erhöhte Anforderungen an die Verkehrsteilnehmenden. Aus diesem Grund werden auf stark befahrenen Velorouten Knoten gezielt mit Querungshilfen für Velofahrende ausgestattet und die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60 reduziert. Ein Beispiel für ein solches Projekt ist die Umgestaltung der Kreuzung der Velolandroute 50 mit der Fridastrasse in Neuendorf.

Im Vergleich dazu ereignen sich auf offener Strecke relativ wenige Unfälle, weshalb sie auch bei hohem Autoverkehrsaufkommen objektiv sicher sind. Allerdings führt eine Geschwindigkeit von 80 km/h zu einem subjektiven Unsicherheitsgefühl auf stark befahrenen Strassen und unangenehmen Überholmanövern. Deshalb meiden die meisten Menschen trotz gut ausgebauter und objektiv sicherer Fahrradinfrastruktur die Hauptverkehrsachsen. Um die subjektive Sicherheit zu erhöhen und insbesondere den Bedürfnissen von Schülerinnen und Schülern gerecht zu werden, wird die Infrastruktur mit ausreichend breiten Velostreifen oder abgetrennten Velowegen angepasst. Ein Beispiel hierfür ist der zwischen Solothurn und Lüsslingen verlaufende strassenbegleitende Veloweg, der auch als Schulweg genutzt wird.

3.2.2 Zu Frage 2:

Gibt es die Möglichkeit, Überlandstrassen mit einem gezeichneten Velostreifen oder einem abgetrennten Veloweg sicher zu gestalten, wie man es beispielsweise aus Deutschland kennt?

Dies ist auch im Kanton Solothurn möglich. § 4^{bis} des Strassengesetzes (BGS 725.11) gibt dem Kanton die Möglichkeit, strassenbegleitende Velowege (§ 4^{bis} Abs. 1) als auch Velowege von kantonaler Bedeutung (§ 4^{bis} Abs. 3 und Abs. 4) zu erstellen. Nach den Standards des Amtes für Verkehr und Tiefbau müssen Hauptverkehrsstrassen bereits heute eine Veloinfrastruktur aufweisen. Wo dies noch nicht der Fall ist und wo eine Nachfrage nach einer Veloinfrastruktur besteht, werden in Zukunft sukzessive Velostreifen oder separate Velowege erstellt. Dabei werden die subjektiven Sicherheitsbedürfnisse der Velofahrenden berücksichtigt und die Infrastruktur entsprechend angepasst.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wie können Kreuzungssituationen für Fahrräder entschärft werden?

Die Faktoren Sicht und Geschwindigkeit spielen eine entscheidende Rolle im Unfallgeschehen. Daher werden Kreuzungen generell auf ausreichende Sichtweiten überprüft. Der Kanton Solothurn saniert Unfallschwerpunkte mit infrastrukturellen Defiziten systematisch.

Um das Sicherheitsgefühl der Velofahrenden zu erhöhen, setzt der Kanton auf niveaufreie Kreuzungen, wie beispielsweise Über- und Unterführungen. Wo immer es technisch möglich und betrieblich notwendig ist, werden eigene Veloüber- und unterführungen errichtet. Darüber hinaus bietet der Kanton für stark befahrene Knoten Umfahrungsrouten für Velos an, um Unfallrisiken zu minimieren. So kann beispielsweise der Kreuzplatz in Derendingen heute bequem umfahren werden.

3.2.4 Zu Frage 4:

Können im Kanton Solothurn Busspuren für Fahrräder generell freigegeben werden, auch ohne Fahrrad-Piktogramm auf dem Boden?

Nein. Busspuren sind gemäss Art. 74b der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) den Bussen des öffentlichen Verkehrs vorenthalten. Ausnahmen werden durch Signale und Piktogramme angezeigt. Solche Ausnahmen gibt es auch einige im Kanton Solothurn. Kriterien für die Ausnahmen sind beispielsweise

- genügend Fahrstreifenbreite, damit Busse die Velofahrenden sicher überholen können;
- die Verflechtung in Knotenpunkten;
- Haltestellen, Behinderungen und Überholmöglichkeiten für den Veloverkehr;
- ein stabiler Fahrbetrieb der öffentlichen Busse.

Die Signalisationen von Ausnahmen werden in den Projekten jeweils überprüft.

3.2.5 Zu Frage 5:

Falls nein, wäre eine Empfehlung an die Gemeinden (welche eigene Busspuren auf ihrem Gemeindegebiet haben) möglich?

Die meisten Busspuren befinden sich auf Kantonsstrassen. Wie bei Frage 4 beschrieben, macht eine generelle Empfehlung keinen Sinn.

3.2.6 Zu Frage 6:

Gibt es eine Art Masterplan im Kanton, in dem erkennbar ist, bis wann alle Hauptverbindungen zwischen den einzelnen Orten mit sicheren Radwegen ausgestaltet sein sollen?

Ja, die Grundlage dafür bildet der kantonale Velonetzplan. Dieser wird zurzeit überarbeitet. Er durchläuft im Jahr 2023 das Richtplanverfahren. Mit diesem «Masterplan Velo» werden neu Korridore für Velovorrangrouten und Velohaupttrouten festgelegt. Dadurch können in den nächsten rund 20 Jahren etwa 150 Kilometer neue Velowege geschaffen werden, die nicht nur den Anforderungen der objektiven Sicherheit entsprechen, sondern auch die subjektiven Sicherheitsbedürfnisse der Menschen berücksichtigen und somit ein angenehmes Fahrerlebnis bieten.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (was/att/zea)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat