KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 14. Mai 2024

Nr. 2024/749
KR.Nr. K 0059/2024 (BJD)

Kleine Anfrage fraktionsübergreifend: Jugendpolittag, Sicherheit auf kantonalen Landstrassen verbessern, insbesondere für Velofahrer und Velofahrerinnen, Mopeds und E-Scooter
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Vorstosstext

Dieses Anliegen wurde anlässlich des letzten Jugendpolittags in einer Gruppe Jugendlicher thematisiert. Oft -sind die Velos und deren Fahrer und Fahrerinnen von Jung bis Alt gefährdet, weil aufgrund fehlender Platzverhältnisse die Autos schnell und nahe vorbeifahren. Damit es weniger Unfälle gibt, braucht es separate Velowege. Die Jugendlichen haben Fragen ausgearbeitet und wollen von der Regierung wissen, was der Kanton diesbezüglich prüft oder bereits in die Wege geleitet hat.

Die Jugendlichen wollten dazu eine Interpellation einreichen. Da das Thema im Kantonsrat jedoch schon mehrfach behandelt wurde, haben wir den Jugendlichen empfohlen, via uns Kantonsräte und Kantonsrätinnen eine kleine Anfrage einzureichen.

Wir bitten den Regierungsrat darum höflich, die untenstehenden Fragen zu beantworten:

1. Welche Gesetze auf kantonaler oder nationaler Ebene gibt es bereits, die den Ausbau von Velowegen fördern sollen oder gar vorschreiben? Wie sind diese diesbezüglich ausgestaltet?

2. Wo und wann sind die nächsten Kantonsstrassensanierungen mit neuen Velowegen geplant (integriert oder separate Linienführung)?

3. Welche Kriterien gibt es, die den Umfang und Inhalt von Sanierungsprojekten für Kantonsstrassen definieren? Werden Velowege dabei immer berücksichtigt oder gibt es auch Strassensanierungen, die keine Velowege beinhalten? Sind diese Kriterien verbindlich?

4. Wo gibt es in den letzten zehn Jahren sanierte Kantonsstrassen mit separatem Veloweg oder getrennt geführtem Velostreifen? Gibt es auch Sanierungen, die ohne Veloweg erfolgten? Wenn ja: welche und warum?

5. Wie wird die Bevölkerung auf neue Velowege aufmerksam gemacht?

6. Wie ist der Stand beim Projekt der überregionalen Velowege?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Der Regierungsrat sieht die Sicherheit von Velofahrenden als wichtigen Gesichtspunkt bei der Weiterentwicklung der kantonalen Verkehrsinfrastruktur. Wie die Antworten zu den nachfolgenden Fragen zeigen, wird die Verbesserung der Veloinfrastruktur bei kantonalen Strassenbauprojekten wo immer möglich und zweckmässig angestrebt.

Die Kleine Anfrage geht insbesondere auf zu nahes Überholen von Velofahrenden durch Autos ein und fordert basierend darauf vom restlichen Verkehr abgetrennte Velowege. Zu nahes Überholen ist für die Velofahrenden unangenehm und beeinträchtigt das Sicherheitsgefühl. Es zeigt sich allerdings, dass in der Praxis nur wenige Velounfälle durch zu nahes Überholen geschehen. Deutlich häufiger sind Kollisionen beim Ab- oder Einbiegen an Verzweigungen - dort ist das objektive Sicherheitsrisiko für Velofahrende höher. Es ist dem Regierungsrat ein Anliegen, dass sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit der Velofahrenden im Kanton gewährleistet ist. Nur so können mehr Menschen dazu animiert werden, das Velo als Verkehrsmittel zu nutzen und sich entsprechend nachhaltig fortzubewegen.

Neue Veloinfrastrukturen werden daher gezielt so geplant, dass sie möglichst vielen Menschen eine sichere und stressfreie Fahrt sowohl innerorts als auch ausserorts ermöglichen. Die Massnahmen sind dabei abhängig von den Bedingungen im Einzelfall (Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeit, Platzverhältnisse) und können beispielsweise Velostreifen, abgetrennte Velowege oder punktuelle Massnahmen in Verzweigungen beinhalten. Bei geringem Verkehrsaufkommen und kleinen Geschwindigkeitsunterschieden zwischen Velo und motorisiertem Verkehr ist es zudem häufig möglich, das Velo auf der gleichen Fahrbahn wie der motorisierte Verkehr zu führen (= Mischverkehr). In solchen Fällen wäre das Erstellen separater Veloinfrastrukturen unverhältnismässig.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Welche Gesetze auf kantonaler oder nationaler Ebene gibt es bereits, die den Ausbau von Velowegen fördern sollen oder gar vorschreiben? Wie sind diese diesbezüglich ausgestaltet?

Seit 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz; SR 705) in Kraft. Dieses Gesetz verpflichtet Gemeinden und Kantone zur Planung von Velowegnetzen und legt die wichtigsten Planungsgrundsätze fest. Artikel 6c des Veloweggesetzes schreibt vor, dass der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird.

Das kantonale Recht nimmt die Vorgaben des nationalen Veloweggesetzes auf: Rechtsgrundlage für die kantonale Velonetzplanung bildet Artikel 4bis des solothurnischen Strassengesetzes (BGS 725.11). Der Kanton hat dadurch die Möglichkeit, sowohl Velowege von kantonaler Bedeutung (Velovorrangrouten, Velohauptrouten) als auch kantonsstrassenbegleitende Velowege (Basisnetz) zu erstellen. Auf Basis dieses Gesetzes hat der Kanton im Jahr 2023 seinen Velonetzplan revidiert.

3.2.2 Zu Frage 2:

Wo und wann sind die nächsten Kantonsstrassensanierungen mit neuen Velowegen geplant (integriert oder separate Linienführung)?

Grundsätzlich wird bei jedem Strassenbauprojekt auf Kantonsstrassen geprüft, ob Massnahmen zu Gunsten der Velofahrenden nötig sind. Wie dabei vorgegangen wird, zeigt die Antwort auf Frage 3 detaillierter auf. Nachfolgend werden hier exemplarisch einzelne Projekte aus verschiedenen Kantonsteilen kurz vorgestellt:

Aktuell wird zwischen Bellach und Langendorf die Lommiswiler-/ Bellacherstrasse ausgebaut. Diese Strassenverbindung wies bisher keine Veloinfrastruktur auf. Die Velos fuhren auf der Fahrbahn ohne Velostreifen. Im Rahmen der laufenden Bauarbeiten wird die Strasse verbreitert, so dass neu komfortable Velostreifen angeboten werden können. Zusätzlich wird die Sicherheit für Velofahrende in Verzweigungen verbessert. Ebenfalls in der Region Solothurn wird die Hauptstrasse in Derendingen in den nächsten Jahren weiter saniert und umgestaltet. Nach den bereits abgeschlossenen Etappen zwischen Kreisel Kreuzplatz und Kirche folgen nun die restlichen Abschnitte zwischen Kirche und Ortsausgang Richtung Kriegstetten. Entlang dieses Abschnitts werden neu Velostreifen erstellt.

Des Weiteren ist zu betonen, dass viele Kantonsstrassen bereits heute Veloinfrastrukturen aufweisen, auf denen aufgebaut werden kann. Bei Sanierungen werden diese auf den neuesten Stand gebracht. Im Rahmen eines Sanierungsprojekts werden aktuell beispielsweise auf der Thalstrasse in Laupersdorf Velostreifen mit grösserer Breite erstellt. Heute bestehen zwar schon Velostreifen bzw. abschnittsweise ein kombinierter Rad-/ Gehweg, wobei diese Infrastrukturen zu schmal sind und den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen. In Dulliken existieren entlang der Niederämterstrasse bereits heute kombinierte Rad-/ Gehwege - jedoch teilweise nur in einer Richtung. Im Rahmen der laufenden Sanierung werden auf Abschnitten ohne Rad-/ Gehweg neu Velostreifen erstellt - zukünftig wird in beiden Richtungen ein sehr gutes Angebot für die Velofahrenden bereitstehen.

Neben den laufenden Vorhaben möchte der Regierungsrat zudem einen Ausblick auf ausgewählte Projekte der nächsten Jahre geben, welche wesentliche Verbesserungen für den Veloverkehr mit sich bringen werden.

Eines der grössten Projekte ist aktuell die Sanierung und Umgestaltung der Baselstrasse in Solothurn. Heute wird das Velo dort im Mischverkehr (innerhalb der Fahrbahn ohne Velostreifen) mit 10'000 Motorfahrzeugen pro Tag geführt. Mit der Sanierung wird Platz für eine Velofühung auf kombinierten Rad-/ Gehwegen abseits der Fahrbahn für den motorisierten Verkehr geschaffen. Der Baustart ist - je nach Zeitbedarf für das Genehmigungsverfahren - ab 2026 vorgesehen.

Auf Ausserortsstrecken sind ebenfalls Projekte in Arbeit. Zwischen Büren (SO) und Liestal (BL) wird aktuell ein Veloweg abseits der Kantonsstrasse geplant, nachdem es sich gezeigt hat, dass Verbesserungen für den Veloverkehr entlang der Kantonsstrasse nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich wären. Zudem ist die Linienführung abseits der vielbefahrenen Strasse attraktiver für die Velofahrenden. Der Weg soll ab dem Jahr 2027 gebaut werden. Zwischen Egerkingen und Härkingen wird eine Überführung über die Autobahn für den Fuss- und Veloverkehr geplant. Diese ermöglicht es den Velofahrenden, die stark befahrenen Strassen rund um den Autobahnanschluss Egerkingen zu meiden. Der Baustart für dieses Projekt ist 2025 vorgesehen.

Weiter werden in den nächsten Jahren verschiedene Velowege mit hohem Ausbaustandard im Rahmen der Umsetzung des kantonalen Velonetzplans erstellt. Detailliertere Angaben dazu liefert die Antwort zu Frage 6.

3.2.3 Zu Frage 3:

Welche Kriterien gibt es, die den Umfang und Inhalt von Sanierungsprojekten für Kantonsstrassen definieren? Werden Velowege dabei immer berücksichtigt oder gibt es auch Strassensanierungen, die keine Velowege beinhalten? Sind diese Kriterien verbindlich?

Grundsätzlich wird bei jedem Strassenbauprojekt auf Kantonsstrassen überprüft, ob Verbesserungen für den Veloverkehr nötig sind. Wie in den Vorbemerkungen beschrieben, gibt es je nach Lage des Abschnitts, des Verkehrsaufkommens und der gefahrenen Geschwindigkeit sowie der Nutzungen im Umfeld der Strasse verschiedene Möglichkeiten zur Führung des Veloverkehrs. Vom motorisierten Verkehr abgetrennte Rad-/ Gehwege bieten sich insbesondere ausserorts an, da dort die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Velo und motorisiertem Verkehr hoch sind und gleichzeitig nur wenige Personen zu Fuss unterwegs sind. Innerorts sind in vielen Fällen Velostreifen sinnvoll. Kombinierte Rad-/ Gehwege sind innerorts hingegen weniger zweckmässig, da es zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr kommen kann, weil innerorts mehr Personen zu Fuss unterwegs sind. Es gilt aber auch zu unterscheiden, wie hoch das Verkehrsaufkommen ist: Bei tiefem Verkehrsaufkommen ist eine Führung im Mischverkehr (Velo und motorisierter Verkehr benützen die gleiche Verkehrsfläche) in der Regel angebracht. Die Erstellung separater Veloinfrastrukturen ist in diesen Fällen unverhältnismässig.

Der Entscheid bezüglich Veloführung steht am Anfang eines Strassenbauprojekts, da er sich wesentlich auf die Strassenbreite und damit den Platzbedarf auswirkt. Als Entscheidgrundlagen stehen dem Amt für Verkehr und Tiefbau die Normen des Verbands der schweizerischen Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie interne Richtlinien zur Ausgestaltung des Strassenraums zur Verfügung. Diese Grundlagen erlauben, basierend auf verschiedenen Merkmalen der Strasse wie beispielsweise dem Verkehrsaufkommen, einen Entscheid, wie der Veloverkehr geführt wird.

Die entsprechenden Normen und Richtlinien können jedoch nicht in jedem Fall konsequent angewendet werden: Fehlt der Platz für eine adäquate Veloinfrastruktur entlang der Kantonsstrassen, ist zu prüfen, ob Alternativrouten über kommunale Strassen und Wege angeboten werden können. Der Veloweg Egerkingen - Härkingen, wie in der Antwort zu Frage 2 aufgeführt, ist ein solches Beispiel. Es wäre baulich kaum möglich gewesen, eine gute Veloinfrastruktur im komplexen und stark befahrenen Bereich des Autobahnanschlusses anzuordnen. Deshalb wurde in diesem Fall darauf verzichtet, entlang der Kantonsstrasse ein Angebot für den Veloverkehr zu schaffen und es wurde stattdessen eine Alternativroute geplant. Weitere Beispiele sind beengte Platzverhältnisse in Ortskernen wie beispielsweise im «Städtli» Klus. Ausserhalb des «Städtli» existiert zwischen Oensingen und Balsthal ein von der Fahrbahn getrennter Veloweg. Im Ortskern Klus lassen die Platzverhältnisse jedoch keine separate Veloinfrastruktur zu, weshalb die Velofahrenden trotz des hohen Verkehrsaufkommens die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr teilen müssen. Hier ist jeweils im Einzelfall zu entscheiden, ob die Velos im Mischverkehr geführt werden oder eine Alternativroute abseits der Kantonsstrasse angeboten wird.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wo gibt es in den letzten zehn Jahren sanierte Kantonsstrassen mit separatem Veloweg oder getrennt geführtem Velostreifen? Gibt es auch Sanierungen, die ohne Veloweg erfolgten? Wenn ja: welche und warum?

Wie unter Frage 3 beschrieben, wird bei jedem Strassenbauprojekt geprüft, ob zusätzliche Velomassnahmen nötig sind. Die nachfolgenden Ausführungen sind wiederum als ausgewählte Beispiele für realisierte Projekte zu verstehen und decken nicht alle realisierten Velowege ab.

In den letzten Jahren wurden verschiedene Strassenbauprojekte mit baulich abgetrennten Rad-/ Gehwegen realisiert. Als Beispiele sind die Luterbachstrasse zwischen Zuchwil und Luterbach oder die Bürenstrasse zwischen Lüsslingen und Solothurn zu nennen. Auch in der Region Olten wurden ähnliche Projekte realisiert: Zwischen Kappel und Rickenbach existiert seit einigen Jahren ein von der Kantonsstrasse abgetrennter Radweg - dieser ermöglicht komfortables und sicheres Velofahren im Ausserortsbereich. Neue Velostreifen wurden beispielsweise in Gunzgen an der Mittelgäustrasse realisiert. In Egerkingen wurden auf der Industriestrasse neue Velostreifen sowie abschnittsweise kombinierte Rad-/ Gehwege erstellt. Die Industriestrasse weist ein hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere Lastwagen, auf - mit den neuen Veloinfrastrukturen wurde die Situation für den Veloverkehr dort stark verbessert. Ein weiteres Beispiel ist der einseitige Radstreifen am Bruggweg in Dornach. Die vergleichsweise stark befahrene Kantonsstrasse steigt stellenweise deutlich an. Um den Velofahrenden eine sichere Fahrt zu ermöglichen, wurde bergwärts ein Velostreifen erstellt.

Als Beispiel für einen Veloweg abseits der Kantonsstrasse ist die «Nordumfahrung Kreuzplatz» in Derendingen zu nennen. Im Jahr 2019 wurde hier eine Alternativroute für Velofahrende auf kommunalen Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen realisiert. Damit lässt sich der Kreisel Kreuzplatz einfach umfahren.

Zusätzlich weisen verschiedene, stark befahrene Kantonsstrassen bereits seit langem gut ausgebaute Velowege auf. Zu nennen ist dabei insbesondere die Hauptstrasse H5, welche den Kanton von Grenchen im Westen bis zu Wöschnau im Osten durchquert. Die entlang dieser Achse, vielerorts bereits vorhandene, grosszügige Veloinfrastruktur wird im Rahmen von Sanierungsprojekten jeweils auf den neuesten Stand gebracht. Dies war in den letzten Jahren beispielsweise im Bereich Wöschnau der Fall.

Sanierungen ohne Velomassnahmen erfolgen nach einer Abwägung der Verhältnismässigkeit einerseits in topographisch anspruchsvollen Gebieten, wie zum Beispiel auf der Passwangstrasse zwischen Ramiswil und Beinwil, andererseits auf Strassen, auf welchen Mischverkehr zumutbar ist. Dies sind vor allem Strassen mit rein lokaler Bedeutung und geringem Verkehrsaufkommen. Ein Beispiel ist die Sanierung der Allerheiligenstrasse in Hägendorf. Auf dieser Strasse sind pro Tag durchschnittlich rund 2'000 Fahrzeuge unterwegs - für Kantonsstrassen eine tiefe Verkehrsbelastung. Im Rahmen der Sanierung eines Abschnitts innerhalb des Siedlungsgebiets von Hägendorf wurde dabei bewusst auf die Anordnung eines Velostreifens verzichtet. Diese Massnahme hätte eine deutliche Verbreiterung der Strasse erfordert. Eine grössere Strassenbreite hätte für höhere Geschwindigkeit beim motorisierten Verkehr gesorgt, dies hätte sich negativ auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt. Angesichts der vergleichsweise tiefen Verkehrsbelastung war es hier zweckmässig, auf aufwändige Massnahmen für einen Velostreifen zu verzichten - die Variante «Mischverkehr» erwies sich als zweck- und verhältnismässig.

3.2.5 Zu Frage 5:

Wie wird die Bevölkerung auf neue Velowege aufmerksam gemacht?

Auf eine spezifische Kommunikation bezüglich neuer Veloinfrastrukturen wird in der Regel verzichtet. Die Velowege werden aber jeweils im Rahmen von allgemeinen Informationen zu Bauvorhaben des Kantons erwähnt. Da die meisten Velofahrten aber im lokalen oder regionalen Kontext (bis 10 km) stattfinden, gehen wir davon aus, dass die Infrastrukturen für die Nutzenden im Raum gut erkennbar sind.

3.2.6 Zu Frage 6:

Wie ist der Stand beim Projekt der überregionalen Velowege?

Der kantonale Velonetzplan wurde 2023 revidiert und hat ein Richtplanverfahren durchlaufen. Aktuell ist eine Genehmigung durch den Regierungsrat für das zweite Quartal 2024 vorgesehen. Im Rahmen der Planrevision wurden Planungskorridore für acht kantonale Velovorrangrouten und 22 kantonale Velohauptrouten mit einer Gesamtlänge von ca. 150 Kilometern neu in den Plan aufgenommen. Das Veloweggesetz des Bundes gibt eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren vor. Die Routen sind entsprechend bis 2042 zu erstellen.

Der Kanton Solothurn plant, die im Netzplan verzeichneten Velowege von kantonaler Bedeutung innerhalb dieser Frist nach Massgabe der vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen in Etappen zu realisieren. Zudem werden im Rahmen von Strassenbauprojekten laufend Qualitätsverbesserungen für den Veloverkehr auf den Kantonsstrassen vorgenommen und Netzlücken geschlossen. Über die Agglomerationsprogramme des Bundes werden die Planungen mit den Gemeinden koordiniert und räumlich abgestimmt. Zudem kann so ein Beitrag in der Höhe von ca. 35% an die anrechenbaren Baukosten durch den Bund erfolgen. Aktuell wurden bereits fünf Projekte zur Realisierung kantonaler Velorouten gestartet.

Erste Velovorrangrouten sollen zeitnah umgesetzt werden: Bei der Velovorrangroute Solothurn - Subingen wird zurzeit geprüft, wie der bereits bestehende, qualitativ hochstehende Veloweg mit kleinen Massnahmen möglichst rasch zur Vorrangroute aufgewertet werden kann. Auf der Route Solothurn - Grenchen sollen die Abschnitte in den Gemeinden Solothurn, Bellach, Bettlach und Grenchen im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation bis spätestens 2028 erstellt werden. Auch die Velovorrangroute Aesch (BL) - Dornach - Münchenstein (BL) soll in diesem Zeithorizont realisiert werden.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation, welches eine Realisierung der Projekte zwischen 2028 und 2032 vorsieht, soll der Abschnitt der Vorrangroute Solothurn - Biberist - Gerlafingen - Recherswil realisiert werden. Zusätzlich wird aktuell mittels einer Vorstudie abgeklärt, mit welchen baulichen Massnahmen ein attraktives Velonetz von kantonaler Bedeutung rund um die Stadt Olten realisiert werden kann. Nach Vorliegen der Ergebnisse wird auch für diesen Raum eine Umsetzungsagenda erstellt.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (stp, att/som) (2)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat