

REGIERUNGSRAT

20. März 2024

24.38

Postulat Christian Minder, EVP, Lenzburg (Sprecher), Matthias Betsche, GLP, Möriken-Wildegg, Robert Obrist, Grüne, Schinznach, Dr. Roland Frauchiger, EVP, Thalheim, Sabine Sutter-Suter, Mitte, Lenzburg, Brigitte Vogel, SVP, Lenzburg, Gabi Lauper Richner, SP, Niederlenz, vom 16. Januar 2024 betreffend Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den kantonalen Veloroutenabschnitt auf der K472 in Wildegg (Unterführung SBB Linie Aarau–Brugg); Entgegennahme mit Erklärung

I.

Text und Begründung des Postulats wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat mit folgender Erklärung entgegenzunehmen:

Übergeordnet wird auf die gleichzeitig eingereichte Motion zum selben Thema verwiesen. Auf die hier im Postulat vorgeschlagenen Sofortmassnahmen wird nachfolgend eingegangen.

Die verkehrssicherste Variante ist bereits heute vorhanden: Es ist die Umgehung der Jurastrasse respektive die Benützung der parallel führenden Talstrasse und Bahnhofstrasse. Bei der Passage beim Bahnhof muss allerdings das Velo gestossen werden.

Bisher ist zur Veloführung auf der Jurastrasse lediglich eine Reklamation aus der Bevölkerung direkt an die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt gelangt. Wobei nach Klärung des Sachverhalts und der Empfehlung, die Bahnhofspassage mit einem Absteigen und Stossen des Velos zu benützen, Verständnis aufgebracht und die Antwort verdankt wurde.

Verständlicherweise ist ein Stossen des Velos auf einer kantonalen Veloroute jedoch unüblich und kann dazu führen, dass über die Ersatzroute entlang der Jurastrasse gefahren wird. Die im Postulat vorgeschlagenen Sofortmassnahmen werden wie folgt eingeschätzt:

Signal in der Spurmitte fahren

Ein solches Signal ist für eine offene Strecke unbekannt, schwer vermittelbar und wird wohl kaum von den Verkehrsteilnehmenden akzeptiert. Rechtlich gilt zudem das Rechtsfahrgebot. Bei einem Kreisverkehr ist die Situation hingegen anders, und dort wird dies auch weiterhin proklamiert (und trotzdem noch lange nicht von allen Velofahrenden angenommen). Entsprechend erscheint ein solches Signal über eine längere Strecke als ungeeignet und provoziert allenfalls noch gefährlichere Überholmanöver bei allfälligem Gegenverkehr.

Temporeduktion

Bei dieser Unterführung handelt es sich um ein klassisches, verkehrsorientiertes Strassenelement. Eine aufgezwungene und nicht logisch erkennbare Geschwindigkeitsreduktion würde aufgrund des Erscheinungsbilds kaum akzeptiert und schlecht eingehalten. Die heute offensichtlich nicht ideale Übersicht zwingt Unkundige bereits zu einem angepassten Fahrverhalten. Es liegen jedoch keine aktuellen Messungen der effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten vor. Die beobachteten Überholmanöver von Velofahrenden würden durch eine anders signalisierte Geschwindigkeit kaum eingedämmt.

Sicherheitslinien

Allenfalls könnten Fahrzeuglenkende durch eine Sicherheitslinie dazu bewogen werden, ein Überholmanöver zu unterlassen. Eine Sicherheitslinie ist jedoch kein Garant dafür, weil sie leider vielerorts von Verkehrslenkenden missachtet wird. Gerade bei Begegnungsfällen von Lastwagen funktioniert dies bei dieser Unterführung nur mit einer Geschwindigkeitsreduktion. Mit einer Sicherheitslinie könnte durchaus suggeriert werden, dass die Strassenbreite auch mit höheren Geschwindigkeiten von Lastwagen befahren werden könne. Schliesslich besteht auch das Risiko, dass Fahrzeuglenkende mit weniger seitlichem Abstand aufgrund der bewussten Missachtung der Sicherheitslinie die Velofahrenden trotzdem überholen.

Sichtbarkeit mit Spiegel und Beleuchtung erhöhen

Es besteht bereits heute eine Beleuchtung in der Unterführung. Eine Optimierung kann geprüft werden. Der Einsatz von Spiegeln wurde vereinzelt in sehr schmalen Kurven im Ausserort umgesetzt. Diese wurden erstellt, weil der Postautoverkehr die Gegenfahrbahn mitbenutzen muss. Im vorliegenden Fall ist das Benützen der Gegenfahrbahn grundsätzlich nicht nötig und einzig bei Begegnungsfällen von Lastwagen muss die Geschwindigkeit angepasst werden. Die Velofahrenden frühzeitig mit dem Einsatz eines Spiegels zu erkennen, wird aufgrund der kleinen Silhouetten kaum möglich sein. Eine solche Anordnung würde wohl nicht verstanden und gäbe den Velofahrenden höchstens eine Scheinsicherheit.

Regelmässige Kontrollen

Die vorgeschlagenen Kontrollen sind Aufgabe der Regionalpolizei und können durch den Gemeinderat beauftragt werden. Allerdings müsste als Voraussetzung für eine Ahndung auch ein Straftatbestand erfüllt sein. Entsprechend kann dies erst der Fall sein, nachdem eine entsprechende Massnahme umgesetzt wurde, beispielsweise wenn eine Sicherheitslinie überfahren wurde.

Der Regierungsrat kann sich eine Sensibilisierung des motorisierten Verkehrs mit einer zusätzlichen Signalisierung vorstellen. Dabei könnte das bereits bekannte, insbesondere an Querungsstellen mit Velofahrenden angeordnete Signal "Andere Gefahren" mit dem Zusatzpiktogramm Velofahrende zweckdienlich sein.

Der Regierungsrat ist zudem bereit, aufgrund einer Studie mit Videoanalyse und Geschwindigkeitsmessungen die tatsächlichen Defizite festzustellen. Auf Grundlage dieser objektiven Erhebungen wird die effektive Gefährdung aufgezeigt, und daraus werden mögliche und zweckdienliche Sofortmassnahmen abgeleitet und umgesetzt.

Vorgesehene Art der Umsetzung und geltende Frist

Die Umsetzung des vorliegenden Vorstosses würde die Prüfung des Treffens einer Massnahme (vgl. § 46 Abs. 1 Gesetz über die Organisation des Grossen Rates und über den Verkehr zwischen dem Grossen Rat, dem Regierungsrat und der Justizleitung [Geschäftsverkehrsgesetz, GVG]) bedingen, mit folgender Begründung: Die kantonale Ersatzroute weist möglicherweise Sicherheitsdefizite auf, welche mit einer Studie objektiv begründet und allfällige Massnahmen daraus abgeleitet und umgesetzt werden können. Dafür würde eine zweijährige Frist gelten (vgl. § 42 Abs. 3 lit. b GVG).

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'062.–.

Regierungsrat Aargau