
Postulat Max Läng, CVP, Obersiggenthal, vom 1. März 2011 betreffend Überprüfung von Signalisationen und baulichen Massnahmen für den Veloverkehr

Text:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Signalisationen für Velofahrerinnen und Velofahrer bei Lichtsignalanlagen, auf Radwegen und Velorouten zu überprüfen mit dem Ziel, den Zweiradverkehr zu erleichtern und zu fördern. Ebenso sollen technische Massnahmen geprüft werden, um baulich unbefriedigend ausgeführte Randabschlüsse zu eliminieren.

Begründung:

Im Vergleich zur "Velonation" Holland kann in der Schweiz zugunsten des Zweiradverkehrs noch wesentlich mehr getan werden. So sollte der Zweiradverkehr auf separaten Velowegen generell den Vortritt erhalten. Ebenso können optimierte Phasenschaltungen bei Lichtsignalanlagen den Veloverkehr erleichtern.

Beispiel Radwege

Zwischen Sarmenstorf und Villmergen besteht seit Jahren ein sehr gut ausgebauter, separat geführter Velo- und Fussweg. Auf diesem Streckenabschnitt münden einige schwach frequentierte Quartier- und Nebenstrassen in die parallel verlaufende Kantonsstrasse ein. Dies vor allem im Bereich von Hilfikon. In den meisten Fällen hat der MIV gegenüber dem Veloverkehr Vortritt. Das heisst, dass der Velofahrer dem Autofahrer stets den Vortritt gewähren muss. Damit wird leider die Attraktivität des Veloweges reduziert.

Gleiche oder ähnliche Situationen sind im Kanton Aargau auf unzähligen Velowegen zu beobachten. Der oft höher frequentierte Veloverkehr muss sich meist dem schwach ausgebildeten MIV aus Quer- und Seitenstrassen unterordnen. Dies führt dazu, dass ‚Gümmeler‘ die Velowege oft nicht benutzen oder verlassen, um gefährliche Situationen zu vermeiden. Dieser unbefriedigende Zustand kann mit einer generellen Vortrittsregelung (Haifischzähne) zugunsten des Veloverkehrs mit geringem Aufwand behoben werden.

Beispiel Lichtsignalanlagen

Bei Lichtsignalanlagen mit schwach frequentierten Abbiegespuren, wird oftmals der höher frequentierte Veloverkehr benachteiligt. Dies hat zur Folge, dass Velofahrer den sicheren Velostreifen verlassen und sich in die Fahrspuren des MIV einordnen. Beispiel Siggenthalerbrücke, Seite Brückenkopf Boldi. Ähnliches ist auf der Bruggerstrasse in Baden, Einmündung Haselstrasse, zu beobachten. Weil der Radstreifen, der für das Überstreichen der Busse benötigt wird, nicht weiter westlich Richtung altem Friedhof angelegt worden ist, überfahren jeden Tag Dutzende von Velofahrern das Rotlicht Richtung Schulhausplatz. Um den Veloverkehr generell zu fördern, sollte bei der Planung dem Zweiradverkehr eine höhere Priorität eingeräumt werden.

Bauliche Massnahmen

Im ganzen Kanton Aargau ist zu beobachten, dass Radwege durch querende Strassen mit 2 bis 3 cm hohen Bund- und Wassersteinen – oft nicht abgeschrägt – markiert und abgetrennt werden. Diese verursachen beim Überfahren mit dem Velo jedes Mal unangenehme und unnötige Schläge. Diese Hindernisse könnten durch baulich besser ausgeführte Lösungen vermieden werden.