

Regierungsratsbeschluss

vom 10. Januar 2017

Nr. 2017/61

KR.Nr. K 0182/2016 (BJD)

Kleine Anfrage Barbara Wyss Flück (Grüne, Solothurn): Radwegsanierungen Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Diesen Sommer wurde die Hauptstrasse Biberist-Solothurn in verschiedenen Etappen saniert: Strasse, Busspur, Trottoirs und die Velostreifen. Die Strecke ist von allen Verkehrsteilnehmenden stark frequentiert und die Sanierung ist noch nicht abgeschlossen. Bei der Freigabe der neuen Veloführung Ende Mai 2016 im Bereich Enge präsentierte sich eine unhaltbare Situation: Hopfen über die Auf- und Abgänge war angesagt.

Die Verkehrsführung, speziell im Bereich der Einmündung Fliederweg, war für Velofahrende absolut schikanös und wurde nach heftigen Reaktionen zum Glück korrigiert. Leider blieben die steilen Randsteine stadtauswärts bestehen.

Nach den Herbstferien wurde nun der Strassenabschnitt vor dem Kreisel für den Veloverkehr freigegeben und - oh Schreck - die Auf- und Abgänge sind wieder mit denselben gefährlichen, steilen und sicher nicht velofreundlichen Randsteinen ausgeführt.

Nach der Freude über die erfolgte Korrektur im Sommer ist die Ernüchterung jetzt besonders gross. Ich bitte den Regierungsrat in diesem Zusammenhang, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was hat den Ausschlag gegeben, die neue Verkehrsführung Eingang Fliederweg nochmals umzubauen?
2. Welche Stellen waren involviert und wurden in die Lösungsfindung einbezogen?
3. Weshalb wurde nach den Erfahrungen im Bereich "Enge" nicht die gesamte Veloführung nochmals überprüft und nach Alternativen für die unsäglichen, steilen Auf- und Abgänge gesucht?
4. Wie wird die Instandsetzung des neuen Strassenabschnitts in Hinblick auf die Veloführung ausgewertet, und welche Lehren werden für künftige Sanierungen gezogen?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Die im Vorstosstext geäusserte Kritik an der Ausgestaltung des Radweges entlang der Strasse zwischen Biberist und Solothurn illustriert exemplarisch die sich zum Teil widersprechenden Anforderungen an die Ausführung von Strassenbauten.

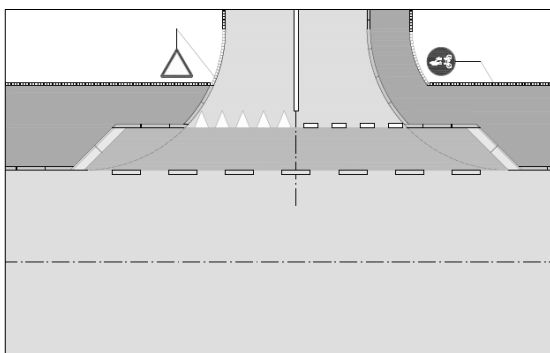
Die Ausgestaltung der Radwegsanierung Biberist - Solothurn entspricht den Vorgaben der vor zwei Jahren in Kraft getretenen VSS-Norm SN 640 075 "Hindernisfreies Bauen". Die Velofahrer (aber auch Rollstuhlfahrer) erachten die gemäss dieser Norm zwingend vorgegebene Fahrbahnabtrennung mit Randsteinen als absolut schikanös. Sehbehinderte dagegen sind unbedingt darauf angewiesen, mit dem Stock ertastbare Absätze vorzufinden, damit sie sich im Raum orientieren können. Sie könnten sonst vom geschützten Gehwegbereich unbeabsichtigt auf die Fahrbahn gelangen.

Festzuhalten ist, dass auf verkehrsorientierten Strassen die dem Fussgänger vorbehaltenen Flächen (Trottoirs) gemäss der VSS-Norm SN 640 075 zwingend mittels entsprechenden Absätzen abzutrennen sind. Dies führt nicht nur im Kanton Solothurn, sondern auch in anderen Kantonen zu hitzigen und emotional geführten Diskussionen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

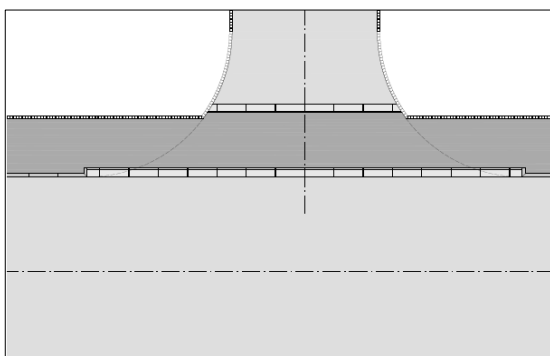
Was hat den Ausschlag gegeben, die neue Verkehrsführung Eingang Fliederweg nochmals umzubauen?



Bei der ursprünglichen Lösung führte ein rot eingefärbter Radstreifen über den Einmündungsbereich des Fliederwegs. Die Wartelinie war zurückversetzt markiert. Die Radfahrer konnten jederzeit vor dem wartenden Fahrzeug durchfahren.

Die beidseitig angrenzenden Gehwegflächen waren - wie gemäss Norm VSS SN 640 075 zwingend vorgegeben - mit schräggestellten Randsteinen abgetrennt.

Seitens der Velofahrer wurden die abgeschrägten Auf- / Abfahrten heftig kritisiert ("Hopsen"). Den Ausschlag für den Umbau ergab sich aus einer daraus resultierenden Interessenabwägung der Bauherrschaft unter Einbezug der Bauverwaltung der Einwohnergemeinde Biberist und dem Präsidenten der stadtsolothurnischen Facharbeitsgruppe Fuss- und Veloverkehr.



Die umgebaute Lösung entspricht nun einer sogenannten "Trottoirüberfahrt". Auch bei dieser Lösung ist der Gehweg resp. der kombinierte Rad- / Gehweg mit Trennelementen von der Fahrbahn abgetrennt. Diese Lösung hat jedoch für die Velofahrer den Vorteil, dass die Velofahrbahn nicht von Absätzen unterbrochen wird.



Gegenüber der ursprünglichen Ausführung mit dem rot eingefärbten Radstreifen hat die Trottoirüberfahrt jedoch den Nachteil, dass ein wartendes Fahrzeug aus Fahrtrichtung Fliedeweg den Velofahrern die Durchfahrt versperrt.

Ebenfalls nachteilig ist diese Lösung für die Schneerräumung, da die Ein- / Ausfahrt für den Schneepflug aufgrund der Absätze erschwert wird.

3.2.2 Zu Frage 2:

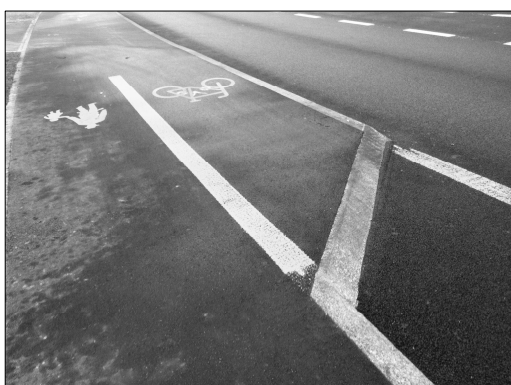
Welche Stellen waren involviert und wurden in die Lösungsfindung einbezogen?

Siehe unsere Antwort zur Frage 1.

3.2.3 Zu Frage 3:

Weshalb wurde nach den Erfahrungen im Bereich „Enge“ nicht die gesamte Veloführung nochmals überprüft und nach Alternativen für die unsäglichen, steilen Auf- und Abgänge gesucht?

Der Spielraum für mögliche Lösungen ist aufgrund der verbindlichen Normvorgaben beschränkt. Deshalb konnten keine weiteren Anpassungen zugunsten der Velofahrer vorgenommen werden. Die nachfolgend illustrierte Ausgestaltung des Übergangs (ertastbarer Absatz für Sehbehinderte) zwischen dem Mischbereich Fuss- / Veloverkehr und der Fahrbahn für die Motorfahrzeuge entspricht der verbindlichen Normanforderung gemäss der VSS-Norm "Hindernisfreies Bauen". Diese Lösung wurde mit den Fachstellen verschiedener Kantone und des Bundes sowie dem Bundesamt für Unfallverhütung (BfU) besprochen und als zweckmässig eingestuft.



Übergang kombinierter Rad - / Gehweg auf Radstreifen mit Trennelement gemäss Norm VSS SN 640 075 (Randsteinbreite 30 cm mit schrägem Absatz mit einer Niveaudifferenz von 6 cm, 45 Grad zur Fahrtrichtung).

3.2.4 Zu Frage 4:

Wie wird die Instandsetzung des neuen Strassenabschnitts in Hinblick auf die Veloführung ausgewertet, und welche Lehren werden für künftige Sanierungen gezogen?

Wir sind sehr bestrebt, in Fällen, wo die Normvorgaben einen entsprechenden Spielraum zulassen, Kompromisse zu Gunsten aller Verkehrsteilnehmenden zu finden.

Wir vertreten jedoch die Meinung, dass bei verkehrsorientierten Strassen die Trennung zwischen Gehweg oder Rad- / Gehweg und der Fahrbahn, gemäss den Vorgaben der erwähnten Norm, auszubilden ist. Bei untergeordneten Strassen oder bei Radwegen ausserorts mit geringen Fussgängerzahlen kann im Einzelfall jedoch auf dieses Trennelement verzichtet werden.



Beispiel Luzernstrasse in Subingen (Übergang ohne Trennelement).

Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

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