KANTON solothurn

Fahrrad-Fachexkursion nach Solothurn (CH)

Velo-Gesamtstrategie Kanton Solothurn
vom 19. April 2013

Amt für Verkehr und Tiefbau

Kanton Solothurn

www.avt.so.ch

Wir bauen für Sie.

Inhaltsverzeichnis

1. Fachstelle Langsamverkehr
2. Netzplan Velo
3. Beispiel Route «Wasseramt» (802)
4. Finanzierung, Betrieb, Unterhalt

1. Fachstelle Langsamverkehr

- Ca. 10 bis 20 Stellenprozent
- Spezielle Anliegen / Probleme
- Jeder Erschliessungsplan zur Stellungnahme
- Ansprechperson für Dritte
- Vertreter Kanton Solothurn gegen aussen
- SchweizMobil (Koordination mit Tourismus)

Aber:

- Jeder Mitarbeiter des AVT hat die «Brille» für sämtliche Verkehrsteilnehmer aufgesetzt, d.h. jeder ist auch Fachperson für den Langsamverkehr.

2. Netzplan Velo

Ausgangslage

- Kein übergeordnetes (Velo)-Netz vorhanden
- Es fehlt ein Basisnetz
- Aufzeigen von Netzlücken
- Wanderwege sind im kantonalen Richtplan integriert.
  Was ist mit den restlichen SchweizMobil Routen (Velo, Skating, Mountainbike, Kanu)?

Ziele

Gleichberechtigung der Verkehrspartner

- Velofahren im ganzen Kanton sicher und attraktiv machen
- Kanton Solothurn anerkennt das Leitbild des Bundes mit eigenständiger Mobilitätsform Langsamverkehr
- **LV** **L**angsam**v**erkehr - **MIV** **M**otorisierter **I**ndividual**v**erkehr - **ÖV** **Ö**ffentlicher **V**erkehr

Velopotential ausschöpfen, Verkehr umlagern

- Wachstumspotential in Agglomerationen (0 – 5 km) vorhanden
- Gemäss NFP 41 sind ca. 50 % der MIV-Fahrten und ca. 80 % der ÖV-Fahrten < 5 km

  Ziel: Verkehr umlagern

Ziele

Nachhaltigkeit

- Sichere, direkte und attraktive Velorouten von zunehmender Bedeutung
- Gleichzeitige Alternative zu ÖV und MIV
- Schont Energie und Raum, reduziert Lärm und Luft, fördert Gesundheit
- Freizeitverkehr von wirtschaftlicher Bedeutung

Wie erreichen wir diese Ziele?

Infrastruktur

- Sicheres, kohärentes, direktes, komfortables, dichtes und damit attraktives Velonetz
- Signalisation und Markierung (einheitlich, klar, verständlich)
- Ergänzende Infrastrukturen wie Abstellplätze etc.

Weitere Massnahmen

- Duschen am Arbeitsplatz
- technische Entwicklung Velo
- Förderung des gesellschaftlichen Status

Nutzergruppe

Alltagsverkehr	Freizeitverkehr
Arbeitsverkehr, Pendler	Radwanderer, Touristen
Ausbildungsverkehr, Schüler	Mountainbikefahrer
Einkaufsverkehr	Rennvelofahrer
Serviceverkehr	Tourenfahrer
Geschäftsverkehr	Spazierfahrer (Familien)

Fazit: sehr inhomogene Nutzergruppe

Anforderungen an Velorouten /-strecken

Sicherheit	Kohärenz	Direktheit	Komfort

Umfeldqualität

Sicherheitsempfinden

Gefahrenstellen

Direktheit

Fahrfluss

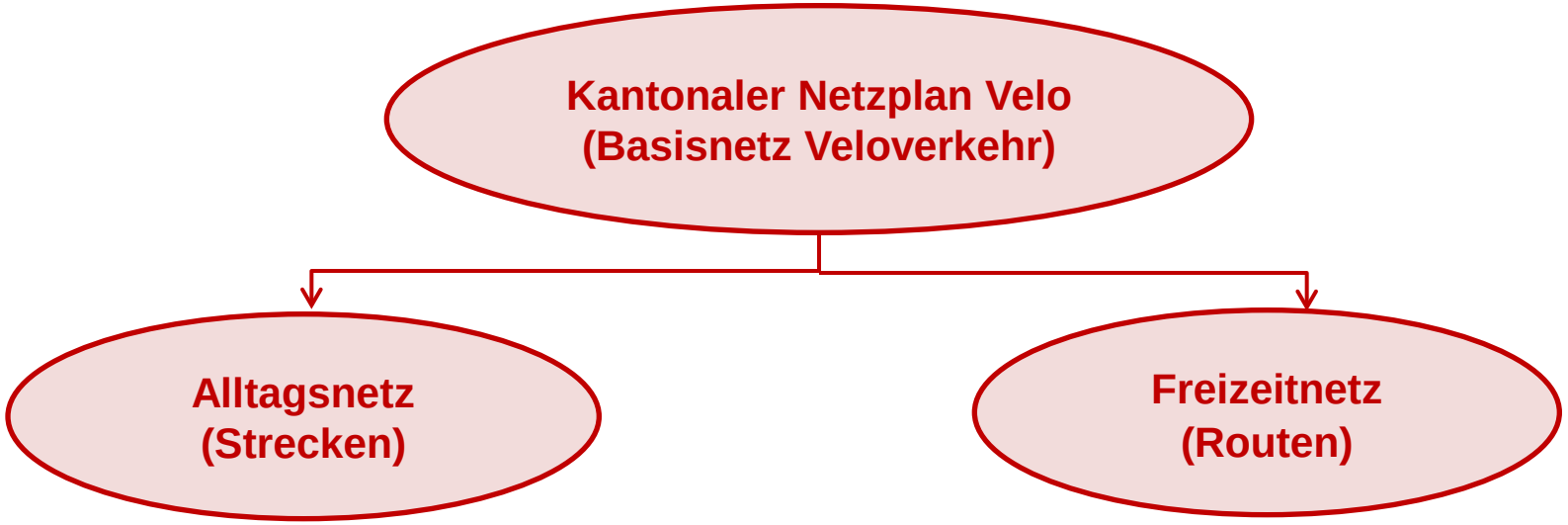
Oberfläche

Homogenität

Erschliessung

Verkehrsregime und –belastung

Netzplanung



Alltagsnetz

- Für Erwerbstätige, Schüler/innen, Einkaufende etc.
- Zweck: «der Weg zum Ziel»

Freizeitnetz

- Deckt Bedürfnisse der Naherholung, der Freizeit und des Tourismus ab
- Zweck: «der Weg als Ziel»

Alltagsnetz

Merkmale

- Sicher, direkt, attraktiv
- Grundsätzlich durchgehend befestigt (asphaltiert)
- Nicht speziell signalisiert, d.h. Wegweisung Strassenverkehr
- Zuständig für die Festlegung des Alltagsnetzes ist der Kanton Solothurn

Kantonsstrasse

- Auf räumliche Siedlungsstruktur konzipiert, daher meistens direkte Verbindung

Alltagsnetz

Alternativstrecke

- Wo auf Teilstrecken Veloverkehr unerwünscht oder nicht zugelassen
- Abseits von Kantonsstrassen

Ergänzungsstrecke

- Attraktivität nimmt entlang stark befahrener Kantonsstrassen ab (Lärm / Abgase / beeinträchtigte Sicherheit)
- Wunsch nach unabhängiger Führung abseits von Kantonsstrassen steigt
- Velofahrer kann Strecke selbst wählen, je nach Nutzergruppe oder Tageszyklus Verkehr

Freizeitnetz (SchweizMobil)

Merkmale

- Dient hauptsächlich dem Freizeitverkehr
- Ruhige, sichere und attraktive Wege
- Möglichst motorfahrzeugfreie Wege
- Erschliesst attraktive Landschaftsräume und Naherholungsgebiete
- Verknüpft mit dem ÖV

Freizeitnetz (SchweizMobil)

Klassierung

- **Nationale Routen**
  - ➡ durchqueren einen Grossteil der Schweiz (i.d.R. > 250 km)
- **Regionale Routen**
  - ➡ führen durch einen oder mehrere Kantone (i.d.R. 50 bis 250 km)
- **Lokale Routen**
  - ➡ führen durch eine oder mehrere Gemeinden (i.d.R. < 50 km)
- **Geplante Routen / Routenoptimierung**
  - ➡ planerische Sicherstellung und Berücksichtigung noch nicht erstellter Routen

Planausschnitt

Basisnetz Alltagsverkehr*

- Auf / entlang Kantonsstrasse resp. Alternativstrecke zu Kantonsstrasse
- Ergänzungstrecke zu Kantonsstrasse / Netzergänzung
- Geplante Ergänzungsstrecke zu Kantonsstrasse oder Netzergänzung
- Geplante Alternativstrecke zu Kantonsstrasse
- Kantonsstrasse mit Velofahrverbot

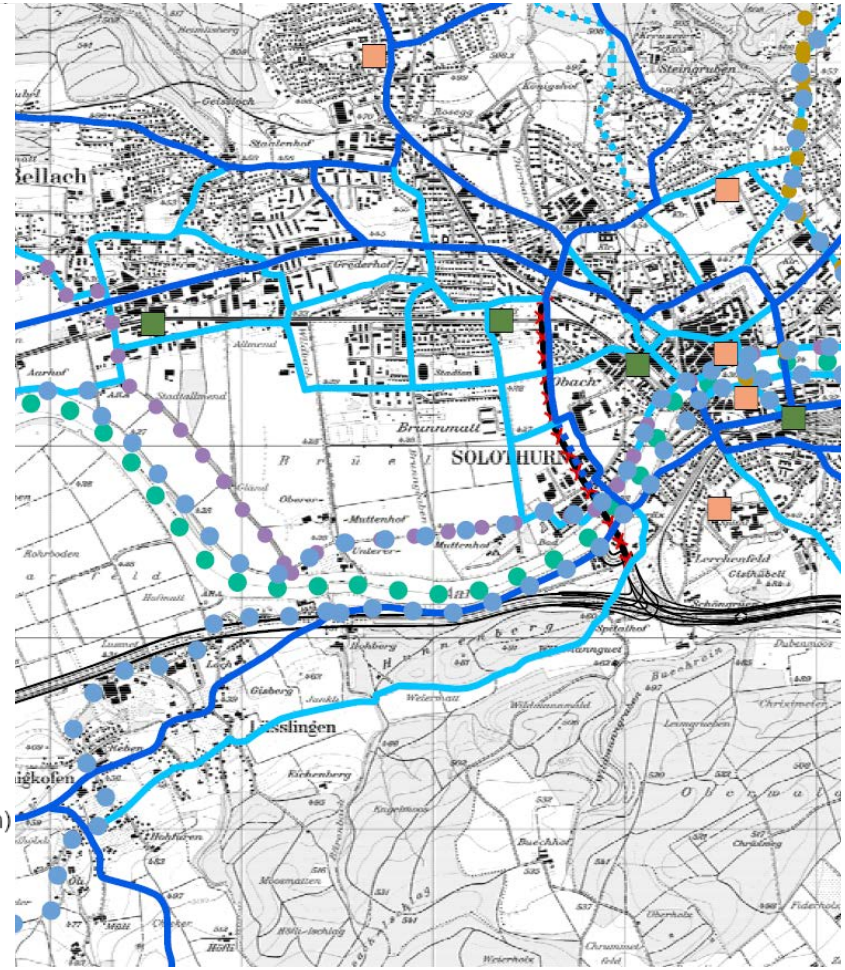
**Alle übrigen Strassen bilden das Erschliessungsnetz für den Veloverkehr*

Freizeitnetz, signalisierte Routen (Schweizmobil)

- Velo Routen
- Geplante Velo Routen
- Mountainbike Routen
- Skating Routen
- Kanu Routen

Orientierender Inhalt

- Kantons-, Berufs-, und Sekundarschulen
- Wichtige ÖV-Haltestelle
- Nationalstrassen (Veloverbot)
- Basisnetz Alltagsverkehr in Nachbarkantonen (grösstenteils Kantonsstrassen)
- Vorgeschlagene Fortsetzung Basisnetz Alltagsverkehr in Nachbarkantonen
- Freizeitnetz in Nachbarkantonen, (-Ländern)
- Vorgeschlagene Fortsetzung Freizeitnetz in Nachbarkantonen, (-Ländern)



Führungsarten Velo

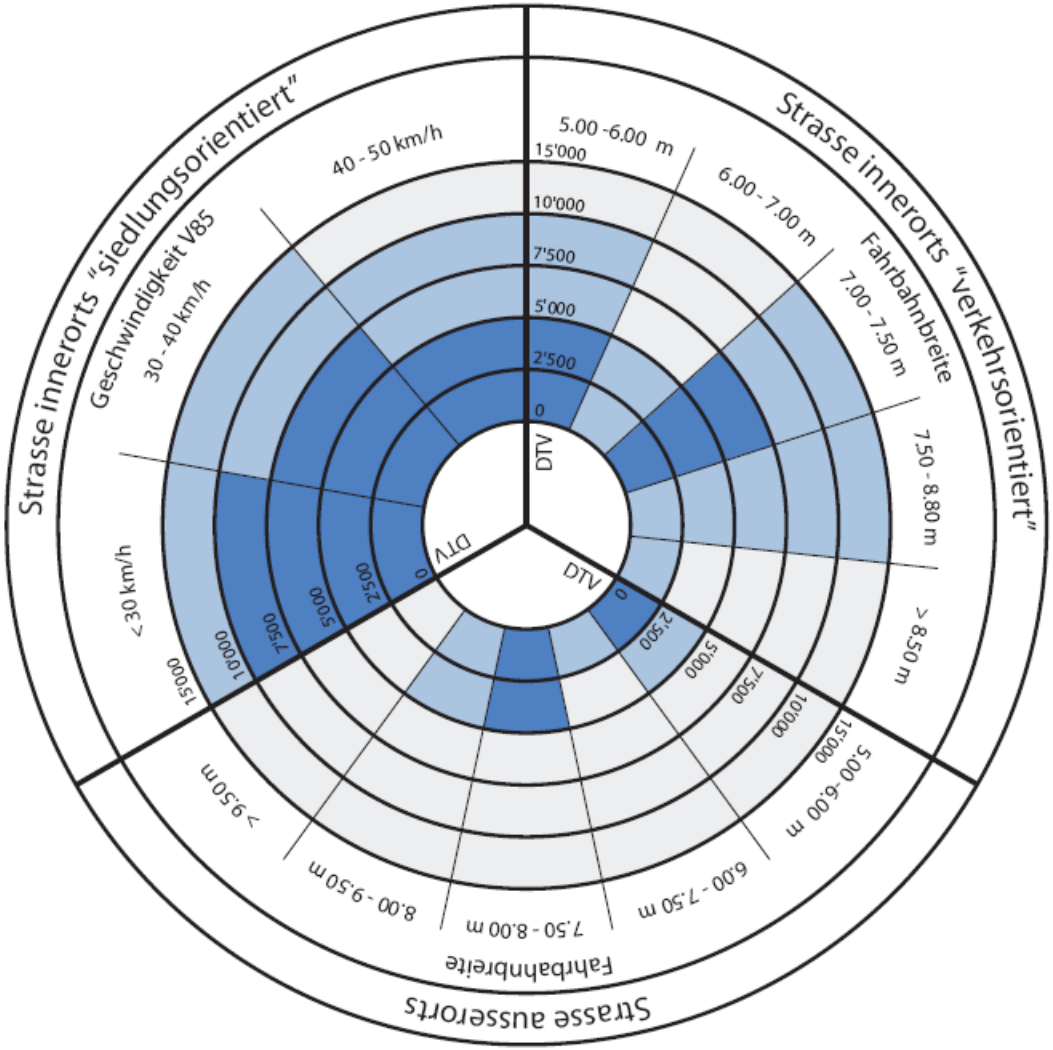
Mischverkehr	Radstreifen	Radwege	Weitere
siedlungsorientierte Strassen	verkehrsorientierte Strassen	Einrichtungsradwege Zweirichtungsradwege	Kernfahrbahnen
DTV	DTV	DTV	Einseitige Radstreifen
Verkehrsregime	ausserorts / innerorts	Sicherheit	Velos auf Trottoirs
Geschwindigkeitsniveau	Fahrbahnbreiten	Winterdienst	Velos im Einbahnverkehr
Fahrbahnbreiten			

Entscheidungsdiagramm Führungsart

Veloführung im Mischverkehr möglich

Veloführung im Mischverkehr bedingt möglich

Veloführung im Mischverkehr nicht geeignet



Streckenmassnahmen Veloverkehr

- Radstreifen
- Radwege
- Weitere

Velos auf Kantonsstrassen verboten

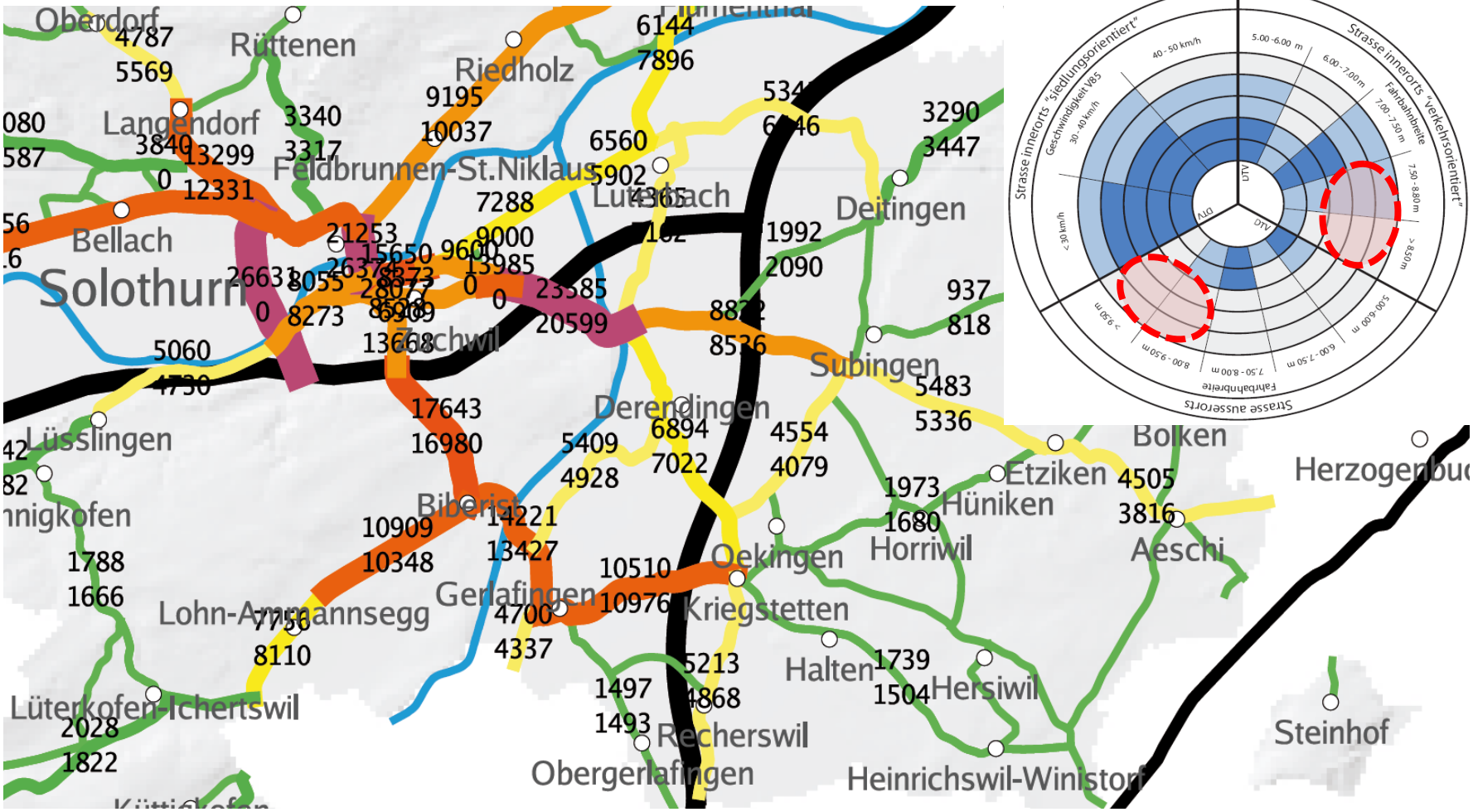
- Alternativroute

Verkehrbelastung DTV > 10‘000 MFZ

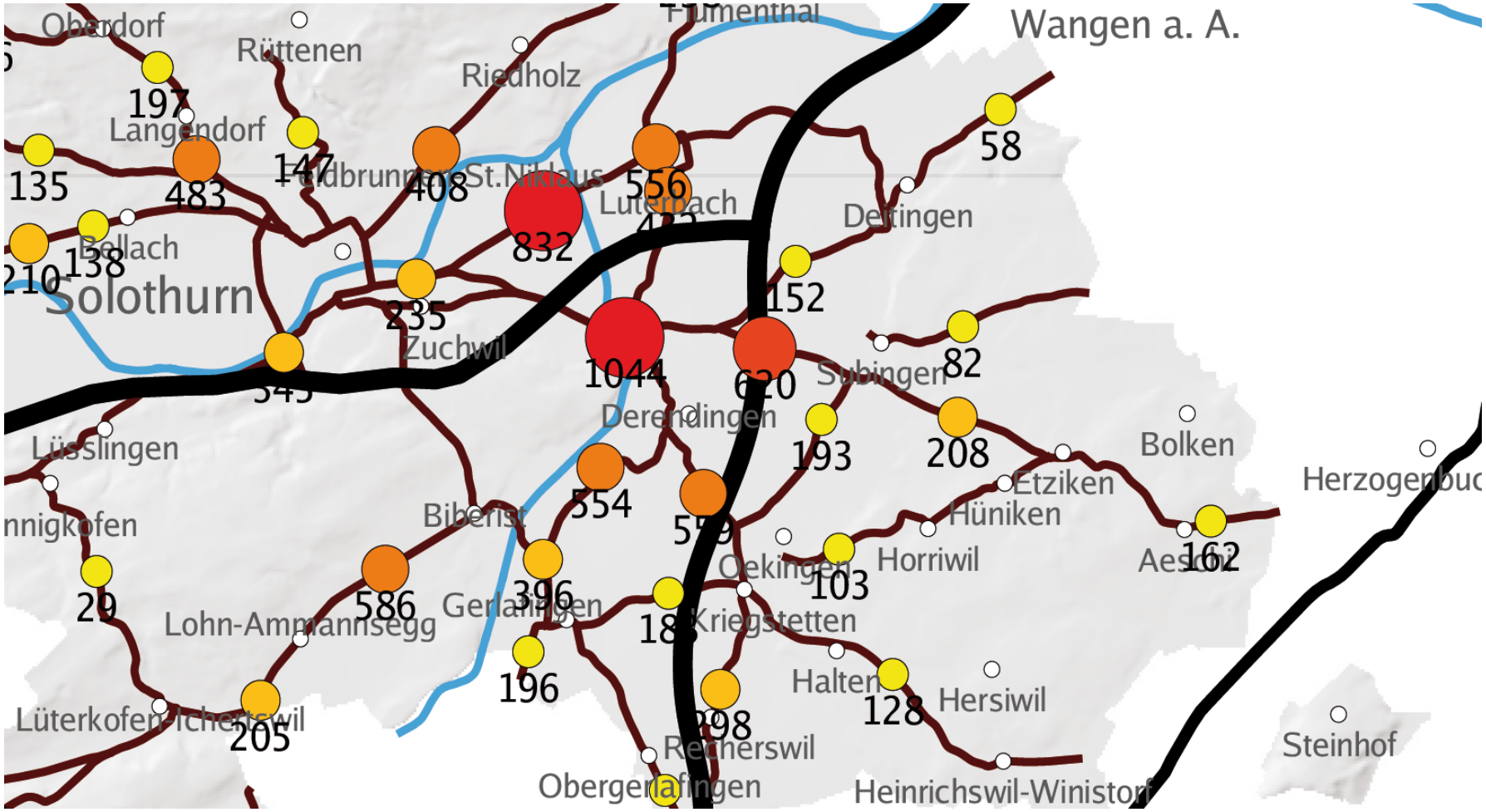
- Ergänzungsroute

3. Beispiel Route «Wasseramt» (802)

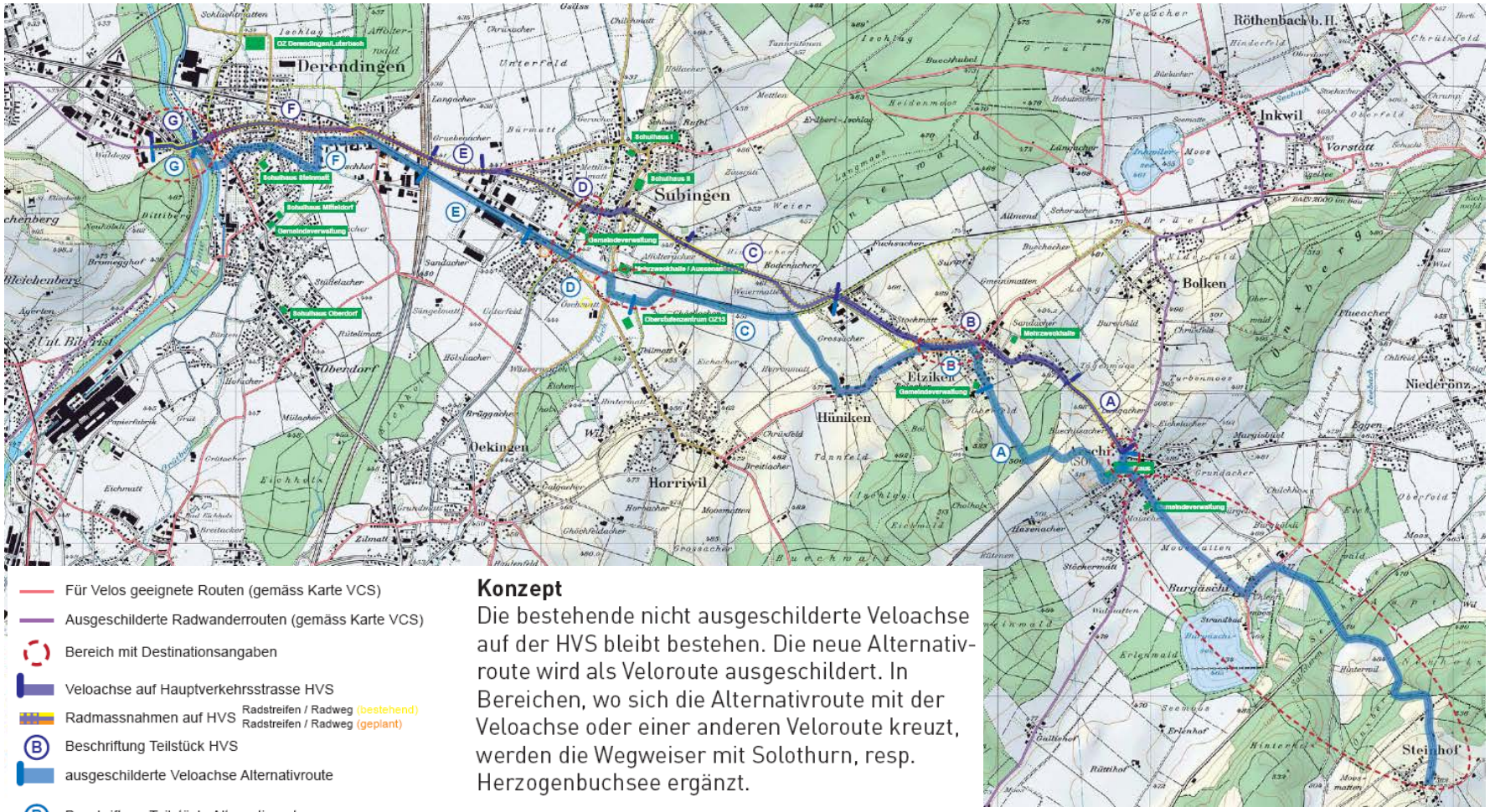
Verkehrsbelastung MIV (DTV 2010 / 2005)



Velofrequenzen 2010 (exkl. Stadt Solothurn)



Situation



Konzept

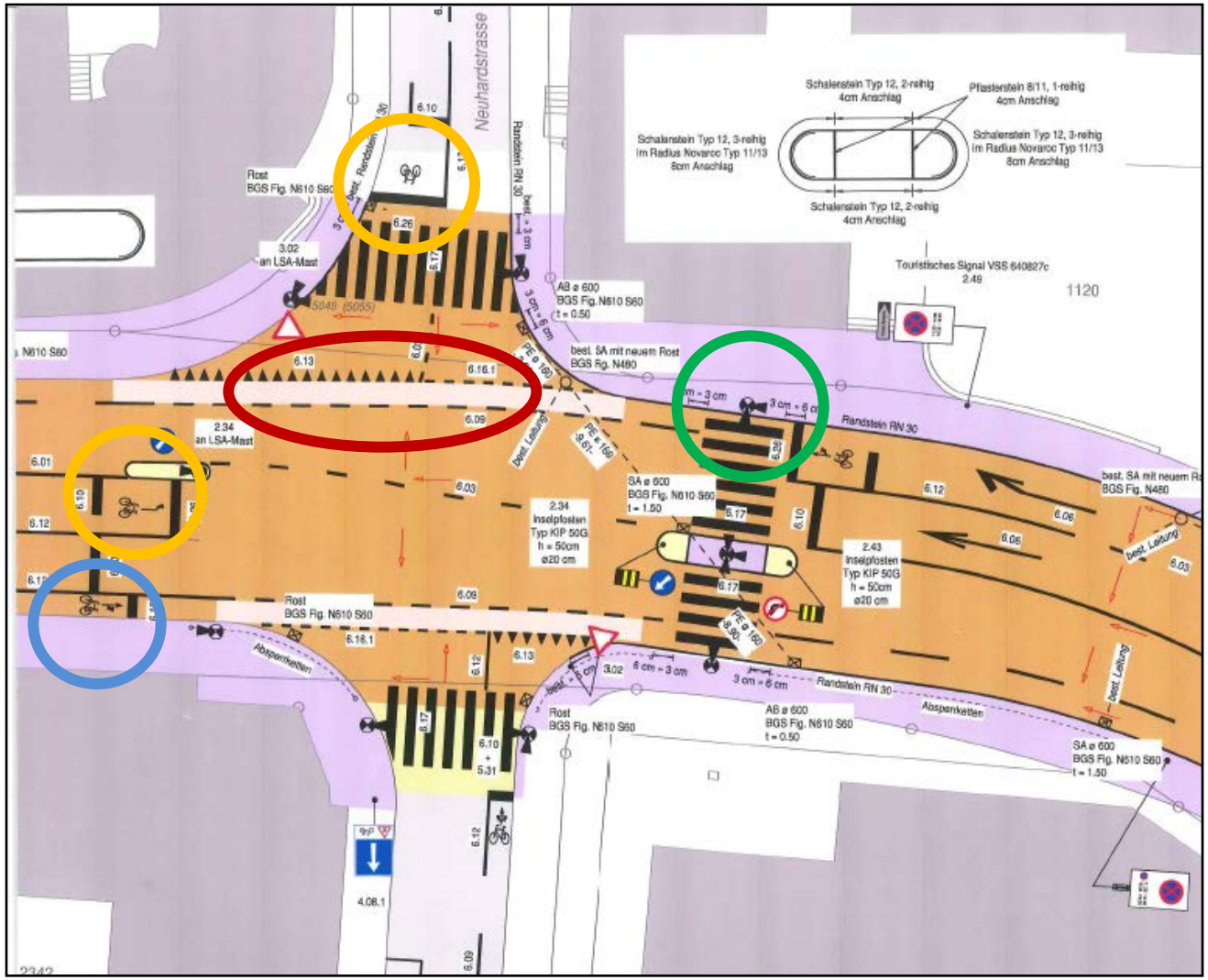
Die bestehende nicht ausgeschilderte Veloachse auf der HVS bleibt bestehen. Die neue Alternativroute wird als Veloroute ausgeschildert. In Bereichen, wo sich die Alternativroute mit der Veloachse oder einer anderen Veloroute kreuzt, werden die Wegweiser mit Solothurn, resp. Herzogenbuchsee ergänzt.

Details

Solothurn
44
Derendingen
Subingen
Etziken
Aeschi
34
auf Hauptstrasse
7 km (nicht beschildert)
auf Radroute
8 km (ausgeschildert)
Anschluss-Routen

Hauptstrasse
680
Gartenstrasse
696
Hotel Tea-Room City
734
Emmenhofallee
733
Neue Trottoirüberfahrt
Neue Trottoirüberfahrt
Leitlinie oder flächige Markierung

Standards Lichtsignalanlage



«Velosack»

Rote Markierung

Vorgezogene Haltebalken

Spez. Veloampel mit Vorgrün und Trixi-Spiegel

4. Finanzierung, Betrieb, Unterhalt

Projekte auf bzw. entlang von Kantonsstrassen

- Finanzierung über bewilligte Kredite für Aus- und Umbauten
- Bund fördert Massnahmen für den Langsamverkehr in den Agglomerationen mit Beiträgen

Projekte neben Kantonsstrassen

- Zuständig ist die jeweilige Gemeinde
- Keine Beiträge vom Kanton Solothurn
- Bundesbeiträge für den Langsamverkehr in den Agglomerationen

SchweizMobil-Routen (Freizeitrouten)

- Beiträge an Stiftung SchweizMobil
- Wegweisung wird durch den Kanton Solothurn finanziert, betrieben und unterhalten
- Strassen- und Wegunterhalt bzw. Ausbau sind durch den jeweiligen Eigentümer zu finanzieren
- Kontrolle der Wegweisung erfolgt durch den Kanton Solothurn