

Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
Telefon 032 627 20 79  
Telefax 032 627 22 69  
pd@sk.so.ch  
www.parlament.so.ch

K 0240/2019 (BJD)

**Kleine Anfrage Simon Gomm (Junge SP, Olten): Jugendpolittag 2019: Fragen und Anregungen der Gruppe Langsamverkehr (18.12.2019)**

Wir, Peter Kyburz und Simon Gomm, betreuten und berieten am Jugendpolittag 2019 die engagierte Gruppe zum Thema Langsamverkehr im Kanton Solothurn. Die Schülerinnen und Schüler stammen selbst alle aus der Region Solothurn und machen ihre Erfahrungen zum Thema entsprechend auch in dieser Region, allem voran auf dem täglichen Weg zur Schule, welchen sie hauptsächlich mit dem Velo bestreiten. Ihrem Empfinden nach gestaltet sich dieser durch den Mischverkehr und die Verkehrsdichte während und mittlerweile auch ausserhalb der Stosszeiten schwierig, gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden im Strassenverkehr, namentlich: die Velofahrerinnen und Velofahrer.

Aus Sicht der Jugendlichen ist es sinnvoll, die Rahmenbedingungen für Velofahrerinnen und Velofahrer grundlegend zu verbessern, denn diese beanspruchen weit weniger Platz gegenüber dem motorisierten Verkehr, was einerseits der zunehmenden Verkehrsdichte entgegenwirken kann. Andererseits können klare positive Effekte für Umwelt- und Klimaschutz ins Feld geführt werden, wenn man Leute situativ dazu bewegen kann, aufs emissionslose Velo umzusteigen. Aber auch insbesondere aus der Perspektive der Verkehrssicherheit drängen sich Veränderungen hin zu einer umsichtigen und umfassend fahrradfreundlichen Verkehrsplanung sowie der übergeordneten Gesetzgebung im uns bewussten Spannungsfeld zwischen Kanton und Gemeinden auf. Bei letzterem befürworten die Jugendlichen zu Gunsten einer einheitlichen Ausführung im gesamten Kanton mehr verbindliche Vorgaben für die Gemeinden, wenn sich dies als zielführender erweist.

Für die Jugendlichen gibt es zudem zentrale Grundlagenkonflikte, die es mindestens abzufedern, bestenfalls aber umfassend zu lösen gilt: Primär den Mischverkehr und sekundär das zusammenfassende Konzept des Langsamverkehrs.

Die gemeinsame Führung im Strassenverkehr, dem Mischverkehr, stellt für Velofahrerinnen und Velofahrer einhellig das grösste Gefahrenpotential dar. Enge Strassenabschnitte und Platzverhältnisse, mangelhafte oder gar gänzlich fehlende Signalisation und Markierungen für Velowege sowie Kreuzungs- und Querungskonflikte werden als die gängigsten riskanten Situationen genannt, welche durch die Verkehrsdichte zusätzlich verschärft werden. Die Jugendlichen befürworten nicht nur, sondern fordern hier explizit eine Verbesserung durch die konsequente Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr bei zukünftigen Strassenbauprojekten. Der Veloverkehr soll als eigenständige Verkehrsgrösse geführt werden, was ebenfalls signifikante Investitionen in Veloverkehrswege und Veloabstellplätze sowie idealerweise ein umfassendes Veloverkehrsnetz zur Folge hat, welches wiederum auf einem visionären Veloverkehrskonzept über dem gesamten Kantonsgebiet gründet. Als Beispiele für funktionierende und anspruchsgerechte Umsetzungen werden hier niederländische sowie dänische, allen voran die Stadt Kopenhagen, genannt. Aber auch Ideen zu Sharing-Modellen und die Umnutzung bestehender Bauten, die bisher anderen Verkehrsteilnehmenden vorbehalten waren (bspw. Parkhäuser nur für MIV) sollen für den Veloverkehr nutzbar gemacht werden und in einem solchen Konzept einfließen. Als weitere sicherheitsrelevante Massnahme für Velofahrerinnen und Velofahrer selbst befürworten die Jugendlichen tendenziell die Einführung der Helmpflicht.

Weiter zum Begriff Langsamverkehr: Es wird als Fehler angesehen, Velofahrerinnen und Velofahrer und Fussgängerinnen und Fussgänger gemeinsam im funktionalen Verkehr zu nen-

nen oder sogar führen zu wollen. Ein funktionaler Veloverkehr ist nicht langsam und die Vermischung mit dem Fussverkehr führt unweigerlich erneut zu Nutzungskonflikten innerhalb der Langsamverkehrsachsen. Ein gemeinsam geführter Langsamverkehr macht nur Sinn in grossflächigen, breit angelegten (Flanier-)Zonen, in welchen es für alle Teilnehmenden genügend Ausweichfläche zur Verfügung hat und nicht primär funktionaler (bspw. berufsbedingter) Verkehr stattfindet. Fuss- und Veloverkehr sollen zukünftig begrifflich wie auch konzeptionell und planerisch voneinander getrennt werden, da die jeweiligen Ansprüche vor allem im urbanen Gebiet zu verschieden sind.

Im Sinne der vorgelagerten Erläuterungen erfragen wir die Regierung höflich stellvertretend für die Jugendlichen der Gruppe Langsamverkehr zur Beantwortung folgender Fragen:

1. Gibt es ein Veloverkehrskonzept auf Stufe Kanton? Wenn ja, welches sind seine zentralen Aussagen und wie werden entsprechende Massnahmen umgesetzt? Wenn nein, warum nicht? Beurteilt die Regierung die Erarbeitung eines solchen Konzepts und die zukünftig daraus möglichen Massnahmen als zielführend im Sinne der obigen Erläuterungen?
2. Wie beurteilt die Regierung die Wirksamkeit eines solchen Konzeptes und deren möglichen Massnahmen im Spannungsfeld von Kanton und Gemeinden? Müssten gewisse Kompetenzen zu Gunsten einer umfassenden Wirksamkeit auf allen Verkehrswegen im Kanton und den Gemeinden auf andere Staatsebenen verschoben werden? Wenn ja, wohin?
3. Befürwortet die Regierung ein geschlossenes, flächendeckendes Veloverkehrsnetz im Kanton Solothurn und könnte sie sich vorstellen, dieses vom Strassenverkehr zu trennen oder parallel zu führen? Wenn nein, was wären mögliche Alternativszenarien?
4. Wie wird die Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrern auf dem Kantonsgebiet beurteilt? Werden Messgrössen gesammelt und geführt, Statistiken oder sogar „Gefahrenkarten“ für Verkehrsteilnehmende, speziell Velofahrerinnen und Velofahrer, auf allen Strassen im Kantonsgebiet erstellt? Wenn ja, wie und wann werden entsprechende Massnahmen abgeleitet und zur Ausarbeitung verfügt? Wenn nein, kann sich die Regierung das Erstellen solcher Statistiken zukünftig vorstellen oder solche betreffend Velofahrerinnen und Velofahrer in bestehende implementieren?
5. Sind dem Kanton Abschnitte bekannt, die für Velofahrerinnen und Velofahrer als risikohaft beurteilt werden oder die den sicherheitsrelevanten Bestimmungen im Strassenverkehr selbst nicht (mehr) genügen? Wie werden entsprechende Mängel erfasst und behoben? Wie wird die Behebung mangelhafter Abschnitte priorisiert oder allgemein terminiert?
6. Welche Ansätze verfolgt die Regierung grundsätzlich, um den Nutzungskonflikt der Verkehrsteilnehmenden im Strassenverkehr/Mischverkehr entgegenzuwirken, welche im Langsamverkehr? Welche Ansätze werden insbesondere bei engen Platzverhältnissen verfolgt? Der Kanton ist dazu eingeladen, die aktuellen Ansätze und entsprechende Massnahmen an den ihm beteiligten Projekte zur Neugestaltung Bahnhofplatz Olten (nbo) und der Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse in Solothurn zu erläutern.
7. Wie steht die Regierung zu einer Helmpflicht?

*Begründung 18.12.2019:* Im Vorstosstext enthalten.

*Unterschriften:* 1. Simon Gomm, 2. Peter Kyburz (2)