



## Praxis-Beispiel MIT DEM VELO ZUR SCHULE



07.09.2007

## Übersicht



*Bei der gemeinsamen Nutzung von Verkehrsanlagen ist gegenseitige Rücksichtnahme wichtig.  
Besonders abseits der Strassen mit motorisiertem Verkehr sind Langsamverkehrsverbindungen attraktiv.*

Gute Veloverbindungen werden von Menschen aller Altersgruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen geschätzt. Sich sportlich betätigen, an der frischen Luft sein und unabhängig vom Strassenverkehr sowie Fahrplänen des öV mobil sein, ist ein unterstützungswürdiges Anliegen. Dabei spielt der Schulweg eine wesentliche Rolle. Er sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit wo immer möglich abseits der stark belasteten Strassen geplant und realisiert werden. Mangelnde Verkehrssicherheit ist oftmals der Grund, warum Eltern Ihre Kinder nicht mit dem Velo zur Schule fahren lassen.

### Beispiele im Kanton Solothurn

Das Velonetz im Kanton Solothurn wurde und wird kontinuierlich mit ausgewählten Projekten verbessert. Dabei sind die Anliegen der Schüler nach sicheren und kurzen Veloverbindungen prioritär und können noch mehr Schüler zum Fahrradfahren bewegen.

Bereits 1986 wurde die **Fussgänger- und Velobrücke Schützenmatt** realisiert. Diese stellt eine direkte Verbindung zwischen der nördlichen Aareseite (z. B. Bezirksschule Schützenmatt, Kantonsschule) und dem Wasseramt her. Gegenwärtig im Bau ist im Rahmen des Projektes "Entlastung West" in Solothurn die separate **Fussgänger- und Velobrücke West**, die insbesondere für nördlich der Aare wohnende Schüler des Schulhauses Vorstadt den Zugang wesentlich verbessert. Für das geplante Oberstufenzentrum in Subingen soll eine **neue Veloverbindung von Derendingen nach Subingen** erstellt werden, die zurzeit noch geplant wird. Diese drei Projekte werden im Folgenden kurz erläutert.

## Fussgänger- und Velobrücke Schützenmatt



*Blick aus Osten auf die Fussgänger- und Velobrücke Schützenmatt*

### Hintergrund

Die Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung erarbeitete Ende der 70er Jahre ein regionales Konzept für den Veloverkehr und zeigte auf, dass ein starker Veloverkehr zwischen dem Wasseramt und der Stadt Solothurn herrscht. Dieser fuhr hauptsächlich über die stark belastete und damit gefährliche Verkehrsachse Luzernstrasse - Bahnhofplatz - Rötlibrücke. Daraus ergab sich die Forderung nach einer neuen Veloverbindung über die Aare im Bereich Schützenmatt.

Die Brücke zeichnet sich durch die individuelle Gestaltung der Brückenköpfe sowie der Geländer- und Beleuchtungselemente aus. Besondere Beachtung wurde auf die Anpassung an die Umgebung und vorhandenen Aareuferwege gelegt.

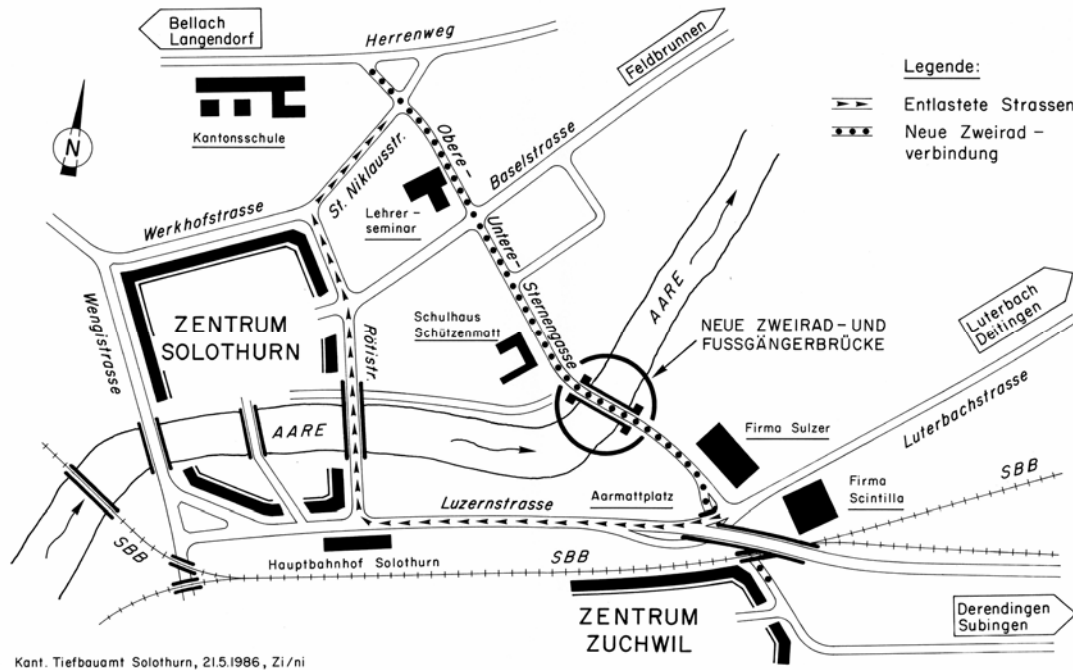
Die Baukosten der Brücke betragen rund 2.25 Mio. Franken. Da es sich bei diesem Bauwerk um eine Anlage von regionaler Bedeutung handelte, übernahm der Kanton den höchstmöglichen Anteil von 70 %. Die restlichen 30 % wurden auf 9 Gemeinden im Umkreis verteilt.

### Angebot

Als neue, weitgehend von bestehenden Autostrassen unabhängige Veloverbindung wurde die Route über Aarmattplatz Zuchwil - Firma Sulzer - Aareübergang - Schützenmatt - Sternengasse - Lehrerseminar und

Kantonsschule festgelegt. Mit dieser Linienführung konnte zudem das Wasseramt an bestehende Velorouten in Solothurn angeschlossen werden.

Die folgende Abbildung zeigt schematisch die Verkehrsverlagerung aufgrund der neuen Fussgänger- und Velobrücke aus dem Jahre 1986. Dargestellt sind auch die Schulen und andere Ziele entlang der neuen Verbindung.



*Schematische Darstellung der Verkehrsverlagerung*

## Erfahrungen

Ende Mai 1986 wurde die Fussgänger- und Velobrücke Schützenmatt für den Langsamverkehr freigegeben. Die Brückenanlage bewährte sich von Beginn an. Bei einer Verkehrszählung vom Dienstag, den 2. September 1986 wurden 2'077 Velofahrende und 324 Fussgänger registriert. Im Jahre 2000 wurden an einem Stichtag 3'340 Velofahrende, im Jahre 2005 2'470 Velofahrende gezählt. Diese Zahlen können aufgrund der fehlenden Bezugsdaten (Monat, Wochentag, Wetter etc.) nicht gewertet werden. Eine Entlastung der Kantonsstrasse ist eindeutig festzustellen.

## Fussgänger- und Velobrücke West (Aaresteg)



*Blick aus Süden auf die Baustelle der Fussgänger- und Velobrücke entlang der Westtangente*

### Hintergrund

Das Projekt „Entlastung West“ in Solothurn sah im Westen der Altstadt eine neue Aarequerung vor. Diese Brücke war anfangs als normale Autobrücke mit separaten Velospuren und einem Trottoir geplant. Im Laufe der Projektentwicklung kam die Idee auf, den Langsamverkehr auf einer separaten Brücke zu führen. Die Gründe dafür waren folgende:

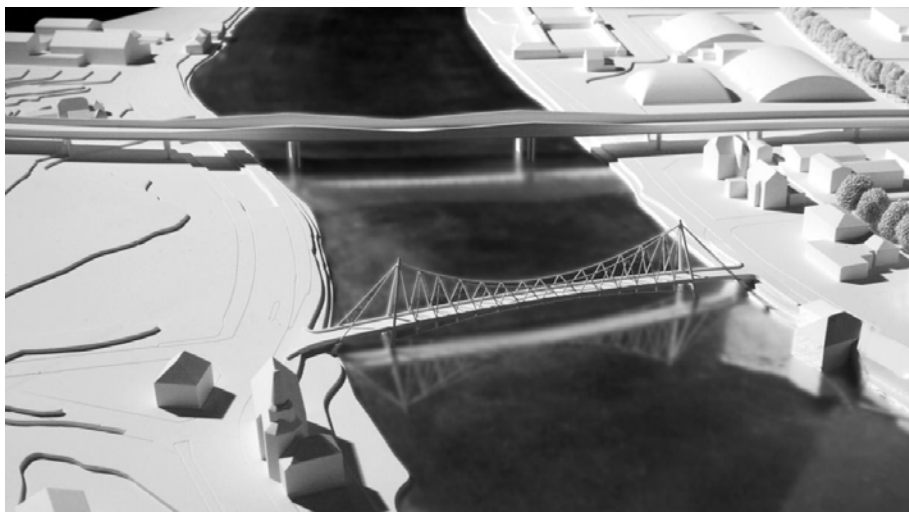
- Wegen des Autobahnanschlusses hätten der Langsamverkehr auf beiden Seiten der Brücke einen relativ grossen Höhenunterschied überwinden müssen, um anschliessend wieder hinunter zu fahren oder zu steigen.
- Die Autobrücke lag nicht auf der Wunschlinie des Langsamverkehrs und hätte z.B. für Schüler vom Obach-Quartier zum Schulhaus Vorstadt einen grossen Umweg bedingt.
- Wegen der erwarteten hohen Verkehrsbelastung wären zu Fuss Gehende und Velofahrende einem hohen Lärmpegel ausgesetzt gewesen.

Alle diese Gründe führten dazu, dass trotz der zu erwartenden Mehrkosten von rund 1 Mio. Franken zwei Brücken projektiert wurden. Der Aaresteg West ist in das Verkehrskonzept Langsamverkehr der Stadt Solothurn

eingebunden. Die neue Fussgänger- und Velobrücke schafft eine schnelle Verbindung vom Bucheggberg zum Schwimmbad und zur Solothurner Innenstadt.

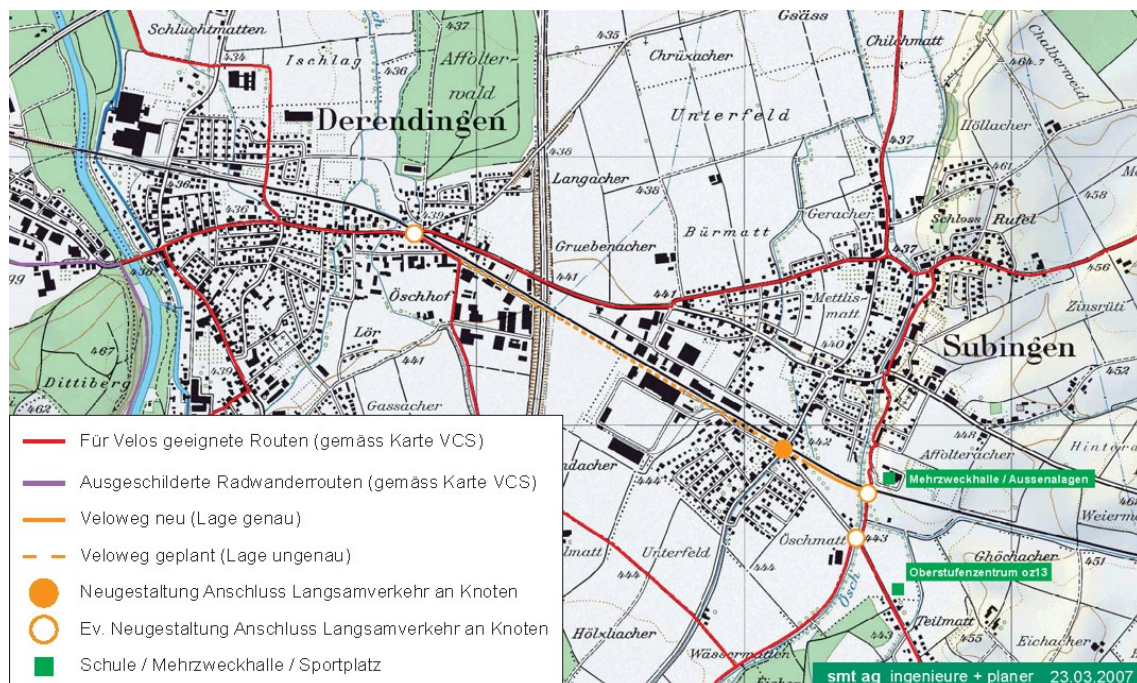
## Angebot

Auf dem Aaresteg, der Fussgänger- und Velobrücke, ist eine Nutzung durch den nichtmotorisierten Individualverkehr vorgesehen. Damit die Brücke auch von Behinderten ohne unzumutbare Einschränkungen benutzt werden kann, sind die Steigungen der Brücke sowie der Süd- und Nordrampen mit maximal 6 % möglichst gering gehalten. Die Fahrbahnbreite beträgt 5.0 m. Die Nutzung der bestehenden Uferwege bleibt auch nach dem Bau des Aaresteges uneingeschränkt erhalten.



*Modellfoto des Projektes: Im Vordergrund die Langsamverkehrsbrücke, im Hintergrund die Autobrücke.*

## Veloverbindung Derendingen – Oberstufenzentrum Subingen



### Fuss- und Radwege in Subingen und Derendingen

#### Hintergrund

Das im Bau befindliche Oberstufenzentrum für das äussere Wasseramt, das OZ 13 soll im Herbst 2007 eröffnet werden. Es wird die Schulwege vieler Schüler ändern. Obwohl entlang der Kantonsstrassen vielerorts bereits Velomassnahmen realisiert wurden - meist Velostreifen, aber auch separate Velowege parallel der Strasse - sind verschiedene Verbindungen auf stark belasteten Strassen nicht ideal. In diesem Zusammenhang soll die Möglichkeit einer neuen Verbindung Subingen – Derendingen entlang des Bahntrassees untersucht werden.

#### Angebot

Das östlichste Teilstück existiert bereits und liefert Randbedingungen bezüglich Ausbaustandard und Normalprofil (siehe umseitige Abbildung). Die Einführung in die Horriwilstrasse bzw. über den Knotenbereich direkt in die Industriestrasse wird unter Beachtung der Verkehrssicherheit und Attraktivität geplant (ausgefüllter, oranger Kreis). Westlich davon stellt sich die Frage der Linienführung. Über die bestehende Industriestrasse sind Konflikte mit zunehmendem Güterverkehr zu erwarten. Als Alternative bietet sich der Bereich zwischen

Industriestrasse und SBB-Gleis an. Das Wissensteinfeld östlich der Autobahn gehört zur Gemeinde Derendingen und soll voraussichtlich als Gewerbegebiet eingezont und von Derendingen her erschlossen werden. Die in diesem Zusammenhang geplante neue Brücke soll in Zukunft auch dem Langsamverkehr dienen. Bis es aber so weit ist, werden provisorische Lösungen unter Mitbenutzung der Eisenbahnbrücke untersucht.



*Hier soll's weitergehen: Bestehender Fuss- und Veloweg Oeschmatt*



## Profil

### Verkehrsmittel

- ✓ Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- Kombinierte Mobilität
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

### Verkehrszweck

- ✓ Arbeitsverkehr
- ✓ Einkaufsverkehr
- ✓ Freizeitverkehr
- Geschäftsverkehr
- Serviceverkehr
- ✓ Schulverkehr

### Wirkungsbereich

- Mobilitätsdienstleistungen
- Marketing
- ✓ Mobilitätsmanagement
- ✓ Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Fahrzeuge und Ausrüstung

### Geeignete Gemeindegrösse

- ✓ < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

### Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- ✓ Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- ✓ Ländliche Gemeinde
- ✓ Touristische Gemeinde

### Realisierungszeit

- 6 Monate
- ✓ 1 Jahr
- ✓ 2 Jahre
- 5 Jahre

### Investitionskosten

- gering (< Fr. 10'000.--)
- mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 50'000.--)

### Jährliche Betriebskosten

- ✓ gering (< Fr. 5'000.--)
- ✓ mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- hoch (> Fr. 20'000.--)

## Wirkung

### Umwelt und Energie

Die Reduktion von Fahrten mit dem Auto verringert die Umweltbelastung. Beim Velofahren wird ein direkter Beitrag zur Umweltverbesserung geleistet. Mit Informationen über attraktive Velorouten können noch mehr Menschen zum Velofahren motiviert werden.

### Gesellschaft

Eltern bringen ihr Schulkind aufgrund der mangelnden Verkehrssicherheit täglich mit dem Auto zur Schule. Dies führt zu einer Zunahme des Verkehrs, wodurch die Strassen noch gefährlicher werden und noch mehr Eltern ihre Kinder zur Schule bringen. Es ist enorm wichtig, diesen Teufelkreis aufzuhalten und die Schüler zum Velofahren zu motivieren. Damit wird eine Verbesserung der Lebensqualität in den Gemeinden erzielt.

### Wirtschaft

Kosten entstehen für die Planung und Realisierung von neuen Veloverbindungen. Wirtschaftlich gesehen ist durch jede verbesserte Veloverbindung ein Imagegewinn für das Velo zu erwarten. Einsparungen im Energie-, Boden- und Ressourcenverbrauch sind vorhanden, können jedoch in diesem Praxisbeispiel nicht beziffert werden.

## Werkzeugkasten

### Vorgehen

Zu Beginn ist das vorhandene Velonetz in Verbindung mit den vorhandenen Schulen (oder anderen wichtigen Zielen) zu analysieren und auf Schwachstellen zu untersuchen. Es ist dann die Aufgabe der Gemeinden und des Kantons, gemeinsam Schwachstellen zu beseitigen, festgestellte Lücken zu schliessen und fehlende Veloverbindungen zu realisieren.

### Finanzierung

Im Kanton Solothurn wird zurzeit diskutiert, wie die Finanzierung von Veloverbindungen parallel zu Kantonsstrassen, aber in grösserer Entfernung dazu (siehe Beispiel Derendingen - Subingen) zukünftig erfolgen soll. Die Koordination muss auf regionaler Ebene erfolgen, wofür sich meist die Organe und Organisationen der Regionalplanung anbieten. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn verspricht sich der Kanton auch wesentliche Finanzbeiträge des Bundes für die Realisierung wichtiger Infrastrukturmassnahmen im Bereich Langsamverkehr.

### Marketing

Gute Veloverbindungen und ein lückenloses Velonetz wecken das Interesse aller Bevölkerungsgruppen. Mit gezielt eingesetzten Kampagnen muss die Bevölkerung auf das vorhandene Velonetz und die durchgeführten Realisierungen aufmerksam gemacht werden. Eine gute Veloverbindung wird nur genutzt, wenn sie bekannt ist. Es müssen sinnvolle sowie leicht verständliche Wegweisungen vorhanden und ausreichend Informationstafeln aufgestellt sein.

## Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- [Langsamverkehrs-Offensive Solothurn und Region! \(LOS!\)](#)
- [Agglomerationsprogramm Solothurn](#)
- [Sicher zur Schule \(IG Velo Schweiz\)](#)

Kontaktadressen und Bezugsquellen:

Kanton Solothurn  
Amt für Verkehr und Tiefbau  
Rötihof, Werkhofstrasse 65  
4509 Solothurn  
Telefon: 032 627 26 32  
E-Mail: [mobilservice@bd.so.ch](mailto:mobilservice@bd.so.ch)

Fragen Sie auch [die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons](#) um Rat:

Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxis-Beispiels:

Kanton Solothurn  
Amt für Verkehr und Tiefbau  
Kurt Erni, Leiter Grundlagen Planung  
Rötihof, Werhofstrasse 65  
4509 Solothurn  
Telefon: 032 627 26 51  
E-Mail: [kurt.erni@bd.so.ch](mailto:kurt.erni@bd.so.ch)