

Rahmenplan Mobilität

Velo-Haupttrouten zur Anbindung der umliegenden Gemeinden an Zentrum und Bahnhof

Antrag:

In die Unterlagen zur Ortsplanungsrevision, insbesondere den Rahmenplan Mobilität, wird das Ziel aufgenommen, dass für jede Nachbargemeinde eine Velo-Hauptachse definiert wird, welche die entsprechende Gemeinde mit dem Stadtzentrum und dem Hauptbahnhof verbindet und auf welcher der Veloverkehr Priorität hat.

Begründung:

Heute gibt es von den verschiedenen Nachbargemeinden her jeweils mehrere mögliche Routen, um mit dem Velo ins Stadtzentrum oder zum Bahnhof zu gelangen. Diese sind jedoch auf dem Stadtgebiet nicht optimal, wie nachfolgende Beispiele zeigen:

Von **Feldbrunnen** her gibt es in Richtung Stadt einen doppelspurigen Veloweg. Kaum über die Stadtgrenze, wird dieser auf die Hauptstrasse geleitet, welche die Velofahrerinnen und Velofahrer mit dem Bippelisi im Gegenverkehr und den Lastwagen teilen. Alternativ könnten sich die Velos durchs Steinbrugg-Quartier durch die Quartiersträsschen an den parkierten Autos vorbei in die Stadt schlängeln, was zwar sicherer, aber auch langsamer ist – beide Lösungen sind nicht optimal.

Von **Bellach** her ergibt sich das gleiche Bild: Ein direkt und separat geführter Veloweg führt bis zur Stadtgrenze, danach werden die Velos auf die Strasse geleitet und müssen den doppelspurigen Jumbo-Kreisel queren, zusammen mit dem Schwerverkehr, der auf die Westtangente geht. Als Alternative böte sich hier an, den Veloverkehr mit einer attraktiven Verbindung runter von der Bielstrasse unter dem Bahnhof Allmend hindurch auf den neuen Strassen des Weitblick-Quartiers Richtung Stadt zu führen.

Von **Langendorf** her benutzen Velofahrerinnen und Velofahrer heute ebenfalls zwei Varianten ins Zentrum: Die schnelle, direkte, aber auch gefährliche via Weissensteinstrasse und die sicherere, dafür langsamere via Wohnheim Wyssestei, Dürrbach- und Loretoquartier.

Auch bei den anderen Nachbargemeinden gibt es solche Situationen: Von **Biberist** her ist die Anfahrt via Enge sehr komfortabel, danach gibt es nur noch mässig attraktive Verbindungen via Unterführung bei der blauen Post oder dem Kreisel unter den Bahnliesen durch. Von **St. Niklaus und Rüttenen** her gelangt man per Velo via Baseltorkreisel, via Konzertsaal oder via Unterführung und Vauban-Weg in die Innenstadt. Hier hat man ebenfalls jeweils die Wahl zwischen einem schnellen, dafür eher unsicheren, respektive einem langsamen, dafür sicheren Weg (Ausnahme Unterführung, die viele Unfallpotentiale birgt!).

Bei unserem Antrag möchten wir betonen, dass das heutige, fein verästelte Netz, auf dem Autos und Velos in **Koexistenz** nebeneinander fahren können, **weiterhin wichtig** ist. Wir sind jedoch der Ansicht, dass es daneben die genannten Haupt-Transittrouten für den Veloverkehr geben sollte, auf denen Velofahrerinnen und Velofahrer schnell und sicher weite Strecken zurücklegen können. Nur mit einer solchen Attraktivierung kann der Veloverkehr in den nächsten 15 Jahren tatsächlich in dem Ausmass an Volumen gewinnen, wie dies im Rahmenplan Mobilität vorgesehen ist. Dadurch soll schlussendlich auch die motorisierte Mobilität für jene Stadtbevölkerung erleichtert werden, die darauf angewiesen ist.

Eine Prioritätensetzung bei den Velo-Einfallstrassen ist auch **im Interesse der Steuerzahler**, da Investitionen für den Veloverkehr dadurch sinnvoller getätigt werden können. Als Beispiel: Sollte die künftige Velo-Haupttroute von Bellach her via Weitblick ins Zentrum geführt werden, kann dies bereits bei der Planung der Strassen berücksichtigt werden, wodurch ein späteres teures Nachrüsten entfällt. Zudem könnte in diesem Szenario bei der Umgestaltung der Bielstrasse, die gemäss Unterlagen der Ortsplanungsrevision in den nächsten 15 Jahren ebenfalls anstehen wird, tendenziell auf eine Luxus-Velolösung verzichtet werden, da der Grossteil des Veloverkehrs angesichts der tollen Route via

Weitblick die Bielstrasse gar nicht benutzt. Würde hingegen die Velo-Hauptroute via Bielstrasse geführt, müsste die Attraktivität und Sicherheit für Velofahrer bei der Umgestaltung der Bielstrasse im Vordergrund stehen und bspw. beim Jumbo-Kreisel mit relativ starken Massnahmen umgesetzt werden.

Unser Antrag ist auch **im Interesse der Autofahrer**: Zum einen, weil mit attraktiveren Velo-Haupttrouten Pendlerinnen und Pendler in die Stadt eher aufs Velo umsteigen und dadurch die Strasse entlasten. Zum andern, weil einzelne heikle Knoten für die Autofahrer übersichtlicher gestaltet werden könnten, wenn der Veloverkehr anderswo durchgeführt wird.

Der vorliegende Antrag kann auch dazu beitragen, dass der Kanton der Ortsplanungsrevision der Stadt Solothurn eher zustimmen wird, da bekanntlich ein heikler Punkt sein wird, ob die anvisierte **Änderung des Modal-Splits** mit den geplanten Massnahmen erreicht werden kann.

Die CVP-GLP-Fraktion hat heute noch keine Antwort auf die Frage, wo die neu definierten Haupttrouten genau durchführen sollen. Bevor dies entschieden werden kann, muss das **Potenzial der Achsen** beurteilt werden. Z.B. wo kann allenfalls schon mit der Signalisation oder kleinen Massnahmen eine grosse Wirkung erzielt werden? Wo ist sowieso schon eine neue Verkehrsführung geplant, welche die Route vorgibt?

Dem langfristigen Charakter der Ortsplanungsrevision entsprechend kann und soll das neue Ziel nicht von heute auf morgen, sondern **gestaffelt umgesetzt** werden. Dabei soll bei den Einfallsachsen, wo bereits heute an einem Projekt gearbeitet wird (bspw. von Feldbrunnen her bei der Baselstrasse oder von Bellach her beim Weitblick) rasch ein Entscheid erfolgen, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Aufgrund der mit der Ortsplanungsrevision vorgesehenen Umgestaltung der Werkhofstrasse sollten die Routen zu den nördlichen Nachbarn ebenfalls bald einmal folgen. Die Festlegung der anderen Routen wird idealerweise ebenfalls zeitlich auf anstehenden Vorhaben (bspw. geplante Nord-Süd-Querung des Hauptbahnhofs) abgestimmt.