



**repla**  
espace **SOLOTHURN**  
savoir vivre

# Schwachstellenanalyse Langsamverkehrsnetz Region Solothurn

Gemeinden ausserhalb der Agglomeration Solothurn

Teilbericht Aeschi

August 2019

---

### Impressum

Auftraggeber: repla espace SOLOTHURN. Arbeitsgruppe LOS!

Autor: K. Dörnenburg, Sigmaphan

Version	Datum	Autor(en)
TB_Aeschi	16.02.2018	kd
TB_Aeschi_V2	13.08.2019	kd



---

# Schwachstellenanalyse Langsamverkehrsnetz Region Solothurn

## Inhaltsverzeichnis

---

1	Ausgangslage und Auftrag .....	1
2	Methodik.....	1
3	Struktur des Berichtes.....	2

## Beilage

---

Teilbericht Gemeinde Aeschi

## 1 Ausgangslage und Auftrag

Während im Rahmen der Agglomerationsprogramme für das damit betroffene Gebiet eine flächendeckende Schwachstellenanalyse vorgenommen wurde, fehlt eine solche für die Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters. Im Hinblick auf die Förderung des Langsamverkehrs (LV) in der ganzen Planungsregion wäre eine solche Analyse sehr erwünscht.

Für die Gemeinden innerhalb des Agglomerationsperimeters wurden für die erstmalige Erstellung des Agglomerationsprogramms flächendeckende, GIS-basierte Schwachstellenanalysen auf der Basis der von Sigmaplan und GrobPlanung erarbeiteten Systematik (Bewertung des ganzen zu Fuss begehbaren bzw. mit dem Velo befahrbaren Wegnetzes anhand von standardisierten, benutzerspezifischen Schwachstellenlisten) erstellt. Eine so aufwendige Erhebung der Schwachstellen scheint für die kleineren Gemeinden nicht nötig. Für die Folgegenerationen der Agglomerationsprogramme wurde die Schwachstellenanalyse fortgeschrieben und es wurden Kurzberichte über Verträglichkeitskonflikte erarbeitet.

Als Besonderheit sind in der repla espace SOLOTHURN für fast alle Gemeinden so genannte Langsamverkehrsverantwortliche (LVV) bestimmt worden, die sich vertieft mit Problemen des Fuss- und Veloverkehrs in ihrer Gemeinde beschäftigen.

Die LV-Schwachstellenanalyse ist mit Hilfe einer vereinfachten Methodik, die mit den bereits vorliegenden Grundlagen (erstmalige und fortgeschriebene LV-Schwachstellenanalysen für das Agglomerationsprogramm, Kurzberichte über Verträglichkeitskonflikte) kompatibel ist, durchzuführen. Diese erfolgt gemeinsam mit den LVV der Gemeinden. In jeder Gemeinde analysiert die Sigmaplan grob die relevanten LV-Netze (Fuss- und Veloverkehr) und bewertet sie anhand der vereinfachten Schwachstellenliste gemeinsam mit den zuständigen LVV. Diese Art der Schwachstellenanalyse hat den Vorteil, dass sie die fachlichen Kompetenzen der Sigmaplan mit den örtlichen Kenntnissen der LVV verknüpft.

## 2 Methodik

Als Grobrahmen für die Schwachstellenanalyse gilt die folgende Vorgehensweise, die je nach Gemeinde an die entsprechenden Voraussetzungen angepasst wird.

Pro Gemeinde werden folgende Netzteile untersucht:

- Velowegnetz:
  - Verbindungen zu allen angrenzenden Nachbargemeinden
  - Verbindungen zwischen Ortsteilen bzw. Teilgemeinden
  - Für Fahrten zur Schule benützte Verbindungen
  - Bei grösseren Gemeinden oder Gemeindeteilen maximal 3 wichtige interne Verbindungen
- Fusswegnetz:
  - Verbindungen zwischen Ortsteilen bzw. Teilgemeinden
  - Für den Schulweg benützte Verbindungen
  - Bei grösseren Gemeinden oder Gemeindeteilen maximal 3 wichtige interne Verbindungen

Die Netze sollen auf folgende Schwachstellentypen untersucht werden:

- Velowegnetz:
  - In einer oder in beiden Richtungen gesperrt
  - Hohe Verkehrsbelastung ohne Velostreifen
  - Mittlere Verkehrsbelastung ohne Velostreifen
  - Hohe Geschwindigkeiten
  - Starke Steigungen
  - Enge Verhältnisse
  - Weitere Einschränkungen für den Veloverkehr
- Fusswegnetz:
  - Rechtlich nicht gesichert
  - Kein oder nicht der Situation angepasstes Trottoir
  - Hohe Geschwindigkeiten
  - Fehlende Querungshilfe
  - Soziale Sicherheit ungenügend
  - Enge Verhältnisse
  - Weitere Einschränkungen für den Fussverkehr

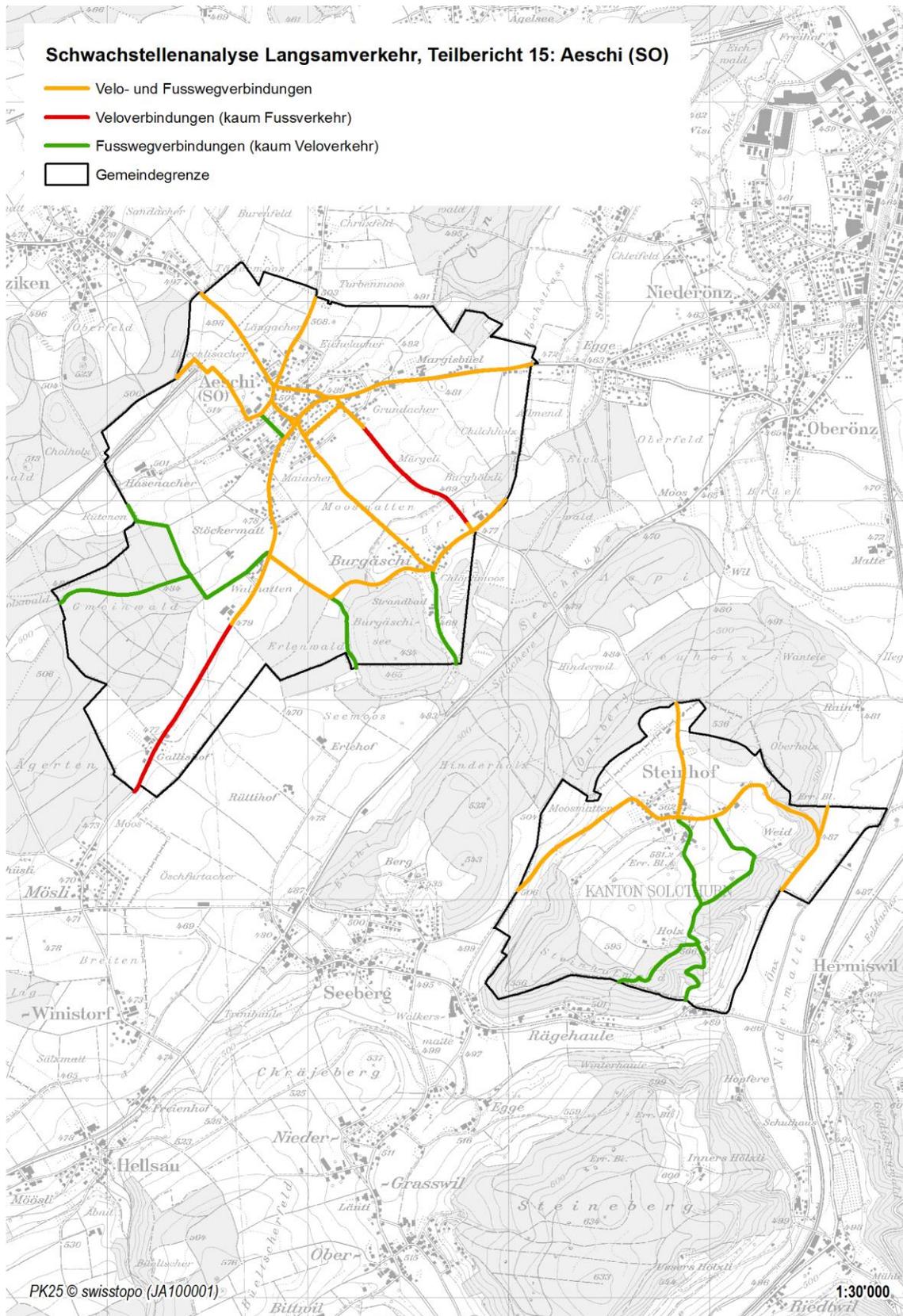
Die festgestellten Schwachstellen werden in Listen und allenfalls kartografisch festgehalten.

### **3 Struktur des Berichtes**

Für jede untersuchte Gemeinde wird ein Teilbericht verfasst (siehe Beilage). Dieser zeigt zuerst auf, welche Teile des Velowegnetzes und welche Teile des Fusswegnetzes untersucht wurden (kartografische Darstellung). Anschliessend wird dokumentiert, wie die Schwachstellenanalyse konkret durchgeführt wurde, welche Teilstücke oder Knotenpunkte als Schwachstellen identifiziert wurden und wie sie zu bewerten sind. Die abschliessende Tabelle fasst die identifizierten Schwachstellen zusammen und macht Aussagen zum Handlungsbedarf und allenfalls zu den Prioritäten.

## Schwachstellenanalyse Langsamverkehr, Teilbericht Aeschi

### 1. Relevantes Langsamverkehrsnetz



## 2. Vorgehen

Kontaktperson war Stefan Berger, Gemeindepräsident und Langsamverkehrsverantwortlicher in Personalunion.

Im Anschluss an die Begehung zur Planung der Eröffnung der Wasserämter Veloroute 802 wurde das Netz im Februar 2018 (aus zeitlichen und Witterungsgründen mit dem Auto) befahren und auf Schwachstellen untersucht. Eine weitere Begehung erfolgte im Juli 2019.

## 3. Weitere Grundlagen

Für die Gemeinden im Einzugsbereich der regionalen Schule äusseres Wasseramt rsaw (Aeschi, Bolken, Drei Höfe, Etziken und Hüniken) wurde im Jahre 2011 ein Bericht zur Schulwegsicherung erstellt, der bereits verschiedene Schwachstellen auflistet, soweit sie Schulwege betreffen. Dieser Bericht kann als Grundlage für die Schwachstellenanalyse verwendet werden.

## 4. Schwachstellen

Grundsätzlich sind die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Kantonsstrassen relativ problemlos. Entlang den stärker befahrenen Strassen Richtung Aeschi und Richtung Niederönz bestehen ausserhalb des Siedlungsgebietes separate Fuss- und Radwege. Ein Problem bieten einzig die für die Velofahrenden nötigen Querungen an den Enden dieser separaten Strecken und in der Nähe von Margisbüel (Seitenwechsel von Fuss- und Radweg). Darauf könnte allenfalls mit einer entsprechenden Signalisation (Gefahrensignal 1.32 «Radfahrer» und Zusatztafel «Querung») aufmerksam gemacht werden.

Auch innerhalb des Siedlungsgebietes bestehen die einzigen Schwachstellen bei Querungen von Kantonsstrassen, hauptsächlich im Zusammenhang mit Schulwegen. Unbefriedigend ist die Fussverbindung zwischen dem Quartier nördlich der Kirche und der Schule: Anstelle einer einzigen Querung der Luzernstrasse müssen drei Strassen gequert werden: die Bolkenstrasse, die Luzernstrasse und die Schulhausstrasse. Allerdings sind die Voraussetzungen für eine Querung der Luzernstrasse nordwestlich der Kirche nicht ganz einfach: Bei einer Lage zwischen den Bushaltestellen würden haltende Busse die Sicht stark einschränken, beim Ausgang der Kirche sind die Sichtverhältnisse ungenügend und bei einer Lage weiter nördlich wären Konflikte mit den Parkplätzen beim Bankgebäude denkbar. Als einzig sinnvoller Standort eines Fussgängerstreifens (FGS) bietet sich der Platz gegenüber der Bank an (die Bepflanzung kann leicht zurückversetzt werden), da dort keine Autos ein- und ausfahren. Dies bedingt aber eine Verlängerung des westseitigen Trottoirs entlang der landwirtschaftlich genutzten Parzelle gegenüber der Bank. Da dies in jedem Fall mit Landerwerb verbunden ist, erscheint der Einbau einer Mittelinsel in diesem Bereich sinnvoll. Diese würde auch als Einfahrtsbremse dienen (siehe Skizze).



FGS gegenüber Bepflanzung Bank,  
Mittelinsel als Einfahrtsbremse,  
Trottoir weiterziehen bis nächste  
Liegenschaft

Ein weiteres Problem stellt die Einmündung der Gewerbestrasse dar: Velofahrende Richtung Etziken sollten theoretisch bis zur separaten Einfahrt auf den gemeinsamen Fuss- und Radweg auf der Luzernstrasse bleiben. Dies entspricht aber nicht der Praxis: Die Velofahrenden benützen das Trottoir und fahren über die Einmündung der Gewerbestrasse direkt auf den Radweg. Die Sicht ist hier für Fahrzeuge aus der Gewerbestrasse wegen der hohen Hecke sehr beschränkt. Denkbar wäre eine Führung der Velofahrenden ab dem Trottoirrand direkt auf den Radweg (siehe Skizze), wenn der aus der Gewerbestrasse kommende Verkehr vor dieser Verbindung zum Anhalten gezwungen würde. Dies würde wiederum die Sicht für diesen Verkehr Richtung Südosten stark einschränken. Ob für diesen Verkehr ein zweimaliges Anhalten als akzeptabel erscheint – beim zweiten Anhalten würde er die Veloverbindung versperren – ist angesichts des zu erwartenden Verkehrs zu überprüfen.



«Roter Teppich» vor Einmündung  
Gewerbestrasse, Wartelinie  
vor dieser Markierung

Auch die Querung der Gallishofstrasse beim Volg stellt ein Problem dar. Sinnvoll wäre hier ein FGS, der aber aus verschiedenen Gründen nicht realistisch erscheint: Das Hauptproblem besteht darin, dass der Warteraum südlich der Strasse als Parkplatz für den Volg dient (und auch vom Milchtransporter gebraucht wird). Dadurch ist es fast nicht möglich, den zu Fuss Gehenden einen sicheren Warteraum anzubieten. Ausserdem ist die Sicht Richtung Nordosten wegen der Gebüsche südöstlich der Strasse nicht ideal, könnte aber durch das Zurückschneiden derselben verbessert werden. Formal gibt es noch ein Hindernis gegen einen FGS aus der Forderung der Norm, dass auf Strassen mit weniger als 3000 MFz pro Tag keine FGS angeboten werden sollen (die Verkehrsbelastung der Gallishofstrasse liegt ungefähr bei 500 MFz pro Tag). Unter Fachleuten ist diese Forderung zwar umstritten, nicht aber beim Amt für Verkehr und Tiefbau, das für die Bewilligung eines FGS zuständig ist. Die Alternative, die Schüler statt über die Hintergasse via Hännimatte und eine neue Querverbindung direkt auf die Kirchgasse zu leiten und damit den Querungspunkt über die Gallishofstrasse zu verschieben, scheitert an der dort ungenügenden Sicht Richtung Südwesten. Da ein FGS in diesem Bereich nicht realistisch erscheint, wäre auf dieser Teilstrecke der Gallishofstrasse die Signalisation einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu prüfen. Allerdings muss auch hier gesagt werden, dass das AVT Geschwindigkeitsreduktionen auf Kantonsstrassen auch eher kritisch gegenübersteht. Als weitere Lösung bietet sich eine beidseitige Signalisation mit dem Signal 1.23 Achtung Kinder auf der Strasse an. Ob diese effektiv zu einem angepassteren Verkehrsverhalten führen würde, bleibt abzuwarten, ein gewisser psychologischer Effekt darf aber erwartet werden.

Dieser Effekt ist auch deshalb zu begrüßen, da von Eltern die Zumutbarkeit des Schulweges von Burgaeschi her in Zweifel gezogen wurde. Im Vergleich mit anderen Schulwegen muss die Zumutbarkeit klar bejaht werden: Der Weg über die Käsestrasse ist fast völlig verkehrsfrei, die Distanz zwischen Burgaeschi und dem Schulhaus beträgt weniger als anderthalb Kilometer.

In der Exklave Steinhof sind – auch schon wegen des sehr geringen Verkehrs – keine Schwachstellen auszumachen.

## 5. Handlungsbedarf

Die folgende Tabelle fasst alle registrierten Schwachstellen zusammen, ordnet sie den Verkehrsarten zu (VA "V" = Veloverkehr, "F" = Fussverkehr) und macht Aussagen zum Handlungsbedarf.

Bezeichnung	VA	Schwachstelle	Handlungsbedarf
Querung Luzernstrasse im Gebiet Margisbüel	VF	Keine Querungshilfe, hohe Geschwindigkeiten	Signalisation prüfen
Querung Luzernstrasse nord-östlich der Kirche	F	Keine Querungshilfe	Prüfung eines geeigneten Standortes für FGS mit Mittelinsel
Einmündung Gewerbestrasse	V	Direkte Einfahrt in Radweg nicht möglich, Sichtverhältnisse sehr ungünstig	Allenfalls Markierung eines «roten Teppichs» überprüfen
Querung Gallishofstrasse beim Volg	F	Keine Querungshilfe, Sicht nicht ideal	Verbesserung der Sicht durch Zurückschneiden Hecke, Prüfen Streckensignalisation 30 km/h