

MIT VEREINTEN KRÄFTEN UNTERWEGS ZUR VELOVORRANGROUTE



SASCHA ATTIA
LEITER FUSS- UND VELOVERKEHR, AMT FÜR VERKEHR
UND TIEFBAU, KANTON SOLOTHURN

Die Velovorrangroute 3 Solothurn–Rechterswil wird zwischen 2028 und 2031 realisiert. Kanton, Gemeinden und Bund schaffen «viribus unitis»¹ eine 7.5 km lange Verkehrsachse für die Agglomeration Solothurn.

Der Solothurner Velonetzplan sieht bis 2042 die Schaffung von 8 Velovorrangrouten und 22 Velohaupttrouten mit einer Gesamtlänge von 150 km vor. Dank des kantonalen Strassengesetzes kann der Kanton auch kantonale Velorouten auf Gemeindestrassen zu 100 % finanzieren. Für die 30 Routen werden nun Korridorstudien zur Definition und Machbarkeitsprüfung von Linienführungen durchgeführt. Aufgrund des hohen Velopotenzials priorisierte der Kanton die Velovorrangroute 3 Solothurn–Rechterswil (V3). Die Verbindung von Rechterswil nach Solothurn ist dabei direkter und kürzer als die bisherigen Kantonsstrassen und auch kürzer als die ÖV-Verbindung. Sie bindet die Agglomeration so besser an die Kernstadt an. Ebenso erschliesst die V3 den Bahnhof Biberist Ost und den Bahnhof Solothurn.

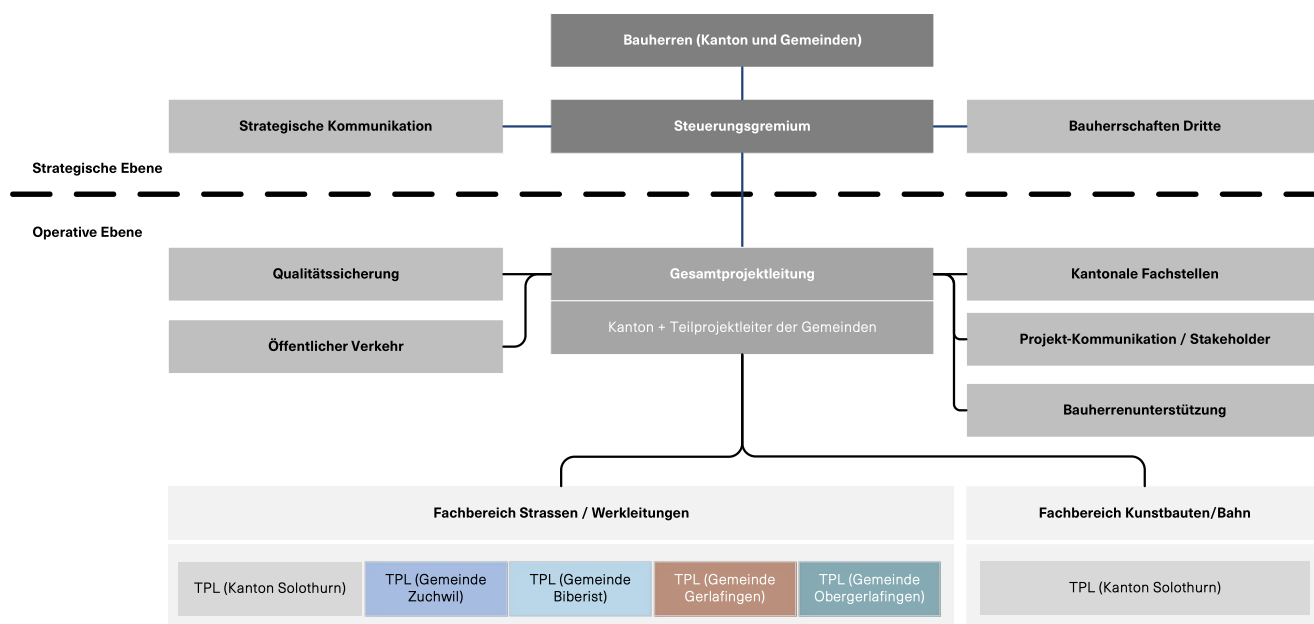
Das Projekt umfasst insgesamt 18 Baulose (Teilaufgaben), die sich stark unterscheiden. Zwei Baulose sind Kunstbauten

mit Kosten von bis zu CHF 10 Mio. Massnahmen auf Gemeindestrassen sind meist Anpassungen im Bestand, die kleinsten Lose weisen Baukosten von unter CHF 100'000 auf. Erst durch die Koordination ergeben die Einzelinvestitionen aber Sinn. Das Upgrade der Gemeindestrasse steigert zum Beispiel die Wirkung der Überführung über die Bahnlinie des RBS in Biberist entscheidend.

VORFREUDE DANK AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Die Korridorstudie wurde eng mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Solothurn (5. Generation) koordiniert. In den Workshops des Agglomerationsprogramms (AP) wurde der kantonale Velonetzplan vorgestellt. So lernten viele Gemeindevertreterinnen und -vertreter schon frühzeitig das Konzept der Velovorrangroute (VVR) kennen. Es entstand eine gemeinsame, konkrete Vorstellung der Funktion einer VVR, noch bevor der erste Veloweg geplant wurde. Diese Konsensbildung und frühzeitige Information war entscheidend für den weiteren Planungserfolg: Es entstand Vorfreude auf die neuen Velowege.

Als Finanzierungstool ist das AP genauso wichtig wie als Planungsgefäss. Die Kostenbeteiligung von 35 % bis 40 % durch den Bund gibt in Zeiten des Spardrucks einen wichtigen Impuls.



Das Projektierungshandbuch V3 legt die Projektorganisation und die wichtigsten Projektierungs- und Managementgrundsätze fest. (Quelle: Enginious AG, Winterthur)

TATKRÄFTIGE GEMEINDEN

Im Kanton Solothurn spielen die Gemeinden traditionell eine wichtige Rolle. Dies prägt die Planungskultur. Der Wunsch der Gemeinden nach einer VVR war entscheidend für die rasche Umsetzung. Das Amt für Verkehr und Tiefbau plante ursprünglich eine etappierte Realisierung der V3 über zwei AP-Generationen. Der Bau einer 7.5 km langen Infrastruktur mit 18 Baulosen benötigt nicht nur Geld, sondern auch erfahrene Projektleitende. Mit dem plafonierten Stellenetat hätte das Amt das Projekt nicht in so kurzer Zeit ausführen können. Die betroffenen Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Obergerlafingen und Zuchwil übernehmen auf ihren Baulosen die weitere Projektierung und ermöglichen damit eine um vier Jahre kürzere Realisierungsdauer. Gerlafingen projiziert zudem vier Zubringerstrecken mit einer Gesamtlänge von über 3 km. Dabei werden Gemeindestrassen zu Velostrassen umgewandelt, Flurwege asphaltiert und eine neue Verbindung in die Badi geschaffen. Die Gemeinde Biberist erbrachte mit der Verbreiterung des Emmestegs entlang der Eisenbahnbrücke der Bahnlinie Solothurn–Burgdorf in eigener Regie eine wichtige Vorleistung für den Bau der V3.

Entscheidend war auch das Engagement der Bahnunternehmen. BLS und RBS wurden ebenfalls von Anfang an eingebunden und standen dem Projekt offen gegenüber. Die Machbarkeitsprüfung der Überführung Aesplistrasse in Biberist über die RBS-Strecke war der Schlüssel für die fristgerechte Eingabe ins Agglomerationsprogramm. Aufgrund des Zeitdrucks führte RBS dazu eine interne Vernehmlassung in nur vier Stunden (!) statt der üblichen 30 Tage durch.

UMFASSENDE KOORDINATION

Die V3 ist ein Grossprojekt mit fünf Bauherren. Kanton und Gemeinden haben deshalb eine eigene Projektorganisation ins Leben gerufen. Eine übergeordnete Gesamtprojektleitung koordiniert dabei die Realisierung der einzelnen Baulose und sichert die Qualität der Velovorrangroute. Die Organisation wurde in einem Projektierungshandbuch detailliert festgehalten, Kanton und Gemeinden haben sich in einer Bauherrenvereinbarung vertraglich auf das Vorgehen geeinigt. Die Koordination bringt Aufwände: Bis zur Inbetriebnahme der V3 wird sich die Gesamtprojektleitung im Monatstakt treffen. Dazu kommen die Sitzungen des Steuerungsgremiums und die Projektierungsleistungen in den einzelnen Baulosen. Diese Arbeit wird sich aber lohnen, denn nur eine durchgängige Route kann auch ihre Wirkung voll entfalten.

Der gemeinsame Wunsch aller Beteiligten nach einer Velovorrangroute reduziert das Risiko langwieriger Etappierungen. Erst eine transparente Planung, welche die Projektpartner von Beginn weg einbezieht, schafft das Vertrauen, das gemeinsame Verständnis und das Bedürfnis nach einer Velovorrangroute. In Anlehnung an Antoine de Saint-Exupéry kann man Folgendes sagen: «Wenn du eine Veloroute bauen willst, gib den Leuten keine Befehle, erkläre ihnen nicht jeden Randstein und sage ihnen nicht, wie sie sich organisieren sollen, sondern lehre sie die Sehnsucht nach dem Fahrtwind an einem schönen Frühlingstag.»



Die Linienführung wurde in einer Korridorstudie erarbeitet. (Grafik: Kontextplan AG, Solothurn)



Der Emmesteg ist bereits in Betrieb, die Gemeinde Biberist konnte die Verbreiterung als Ersatzmassnahme ins Agglomerationsprogramm der 2. Generation einreichen. (Foto: Linus Heini)