

Der Stadtrat Zofingen

an den Einwohnerrat

ER.2022.036

Interpellation von Karin Burkard (Grüne) vom 20. Juni 2022 betreffend "Umsetzungskatalog Velomassnahmen 2017/18"; Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I Vorstoss

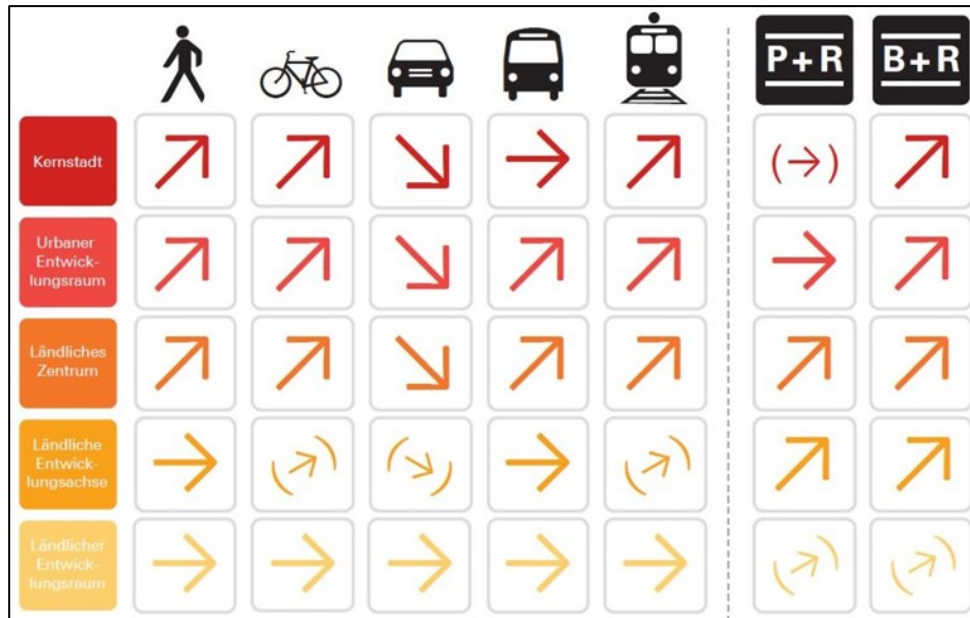
Der Vorstoss ist auf der Homepage der Stadt Zofingen publiziert.

Vorbemerkung




Das am 1. Januar 2023 in Kraft getretene neue Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) soll für bessere und sichere Velowege sorgen. Das Veloweggesetz (Grundsatzgesetzgebung) hat auf die Gemeinden direkt keine unmittelbaren Auswirkungen. In der Verantwortung stehen in erster Linie die Kantone. Sie werden zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen verpflichtet. Auch der Bund hat bei seinen Strassen Velowege zu erstellen. Im innerstädtischen Netz (Kantons- und Gemeindestrassen), also im Siedlungsgebiet, steht primär der Mischverkehr im Zentrum. Eine Entflechtung im Sinne des Veloweggesetzes ist aus Platzgründen nur an wenigen Orten möglich. Wichtig ist aus kommunaler Sicht, dass ein zusammenhängendes Netz angestrebt wird, welches die verschiedensten Infrastrukturelemente (gebaute und markierte Massnahmen) verknüpft.

Die aktuelle Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau gibt den Städten vor, dass der Veloanteil in den Städten zu erhöhen ist (vgl. nachstehendes Bild). Das Zukunftsbild des Agglomerationskernraumes bestärkt diese Stossrichtung.

Der Stadtrat strebt dabei eine integrierte Verkehrsplanung an, welche auf einer umfassenden Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden basiert. Dabei geht es auch um eine räumlich bessere Integration der Verkehrsplanung in die Siedlungsplanung. Der knappe und begehrte öffentliche Strassenraum lässt es nicht zu, dass allen Verkehrsteilnehmenden die maximale Verkehrsfläche zugeteilt wird. Es gilt jedoch den bestehenden Verkehrsraum bestmöglich – vorab im Mischverkehr – zu nutzen. Dies gilt im Speziellen für den Veloverkehr und seine sichere Abwicklung, was eine verträgliche Aufteilung der Verkehrsflächen bedingt.



Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 bei einem mittleren Wachstumsszenario (Auszug mobilitätAARGAU, 2016, S. 21)

Thema	Ziele	
Anteile der Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Anteile des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs Reduktion des MIV-Anteils 	
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Angebotsdichte (15'-Takt oder dichter v.a. in den Zentren) Zuverlässiger strassengebundener ÖV Benutzerfreundliche multimodale Drehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen 	
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrslenkung und -dosierung Verkehrsberuhigung in den Kernzonen Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze 	
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an multimodalen Drehscheiben und Publikumsanlagen 	
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Dichtes und sicheres Netz Direkte Zugänge zu den multimodalen Drehscheiben / ÖV-Haltestellen und den Publikumsanlagen 	

Kanton Aargau / Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand, 4. Generation, Teil 1: Hauptbericht, Aarau/Solothurn, 25. Mai 2021, S. 91

II Antworten des Stadtrats

Der Stadtrat antwortet auf die Frage(n) der Interpellation wie folgt:

Zur Frage 1

Wie ist der Stand des Velokonzepts im Allgemeinen? Ist der Stadtrat auf Kurs mit den Massnahmen? Wenn Nein, was sind die Gründe dafür?

Der Stadtrat anerkennt, dass Handlungsbedarf besteht. Trotzdem ist der Stadtrat bereits an vielen Stellen im Sinn der Interpellantin unterwegs. Das Velo als sinnvolles Nahverkehrsmittel hat bereits grosses Gewicht und wird an Bedeutung noch zunehmen. Der Stadtrat ist bestrebt, die kantonale Vorgabe umzusetzen und das Potential des Veloverkehrs zu nutzen: Einerseits wenn die Stadt selbst Verkehrsplanung betreibt (z. B. bei den Gemeindestrassen, wie der Henzmannstrasse, Obere Mühlemattstrasse, Ober Brühlstrasse etc.) und andererseits, wenn der Kanton seine Strassen saniert (z. B. General-Guisan-Strasse, Luzernerstrasse, Strengelbacherstrasse, Mühletalstrasse, etc.).

Die Umsetzung des Velokonzepts und der Einsatz für eine sichere und velofreundliche Infrastruktur ist eine Daueraufgabe, welche nie abgeschlossen und gelöst ist. Die Veloplanung ist stets ein Teil der Verkehrsplanung.

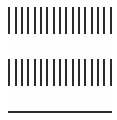
Zwei Rad-Gehwegprojekte werden voraussichtlich im Jahr 2023 dem Einwohnerrat vorgelegt: Sanierung und Verbreiterung Brühlweg inkl. Henzmannbrücke sowie Sanierung und Verbreiterung der Rad-Gehwege zwischen Badi und BZZ (Kilchbergstrasse bis Besenmattweg und Tychweg). Weiter gibt es primär Handlungsbedarf im Bereich von Kantonsstrassen. Solche Projekte müssen ebenfalls die Anforderungen des Kantons erfüllen und haben erfahrungsgemäss einen langen Planungshorizont.

Zur Frage 2

Wo sieht der Stadtrat die strategischen Ziele für den Veloverkehr in Zofingen und Umgebung? Decken sich diese Ziele noch mit dem Velokonzept?

Die strategischen Ziele für den Veloverkehr sind im sog. Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV), im Legislaturprogramm 2022–2026 sowie in den jeweiligen Jahreszielen enthalten. Das Handlungsfeld Mobilität sieht auch die Umsetzung von Velomassnahmen vor. Dies beinhaltet konkret die Steigerung des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen, vor allem als Zubringer für den öffentlichen Verkehr. Die Verbesserung der Velofreundlichkeit hat bereits auf der Stufe der Stadtplanung anzusetzen (Abstimmung Siedlung und Verkehr, Verbesserung der Zugänglichkeit und der Veloerreichbarkeit). Auf regionaler Ebene erfordert dies eine optimale Vernetzung der jeweiligen kommunalen Netze. Die Koordination des Veloverkehrs auf regionaler Ebene erfolgt durch den Regionalverband.

Insbesondere auf den Kantonsstrassen (Luzernerstrasse K104, General- Guisan-Strasse K14 und der Mühletalstrasse K315) sind noch diverse Lücken auszumachen. Diese gilt es in den nächsten Jahren zu füllen.



Einzig auf Strassen mit 50 km/h ist eine Koexistenz nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, wobei in der Regel 1,5 m breite Radstreifen angestrebt werden. Dies betrifft primär Kantonsstrassen.

Zur Frage 3

Sieht der Stadtrat ein Update zum Velokonzept von 2012 im heutigen Kontext vor?

Das Velokonzept von 2012 wurde mit dem Umsetzungskatalog Velomassnahmen 2017/18 ergänzt und wird seither in der Planung und Ausführung fortgeführt (vgl. GK 18 Postulat der SP/JUSO-Fraktion vom 18. September 2017 betr. Einführung eines umfassenden Veloverkehrsplans; Stellungnahme und Antrag des Stadtrats, Einwohnerratssitzung vom 18. März 2018). Der Einwohnerrat hat das Postulat mit 29:9 Stimmen überwiesen und vom zugehörigen Bericht Kenntnis genommen. Das Velokonzept wird anhand der Projekte ergänzt und fortgeschrieben.

Der Stadtrat anerkennt, dass sowohl das ursprüngliche Velokonzept als auch der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) einer Überprüfung bedürfen. Der Stadtrat packt die notwendige Anpassung an. Dies geschieht sowohl regional als auch im Rahmen der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme.

Zur Frage 4

Ist der Stadtrat in Kontakt mit den umliegenden Gemeinden für eine gemeinsame Umsetzung der Massnahmen? Wie wird sichergestellt, dass kein Flickenteppich aus Velowegen entsteht?

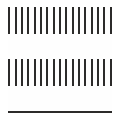
Die Koordination und der Kontakt mit den umliegenden Gemeinden sowie dem Kanton erfolgt über den Regionalverband. Durch die koordinierende Funktion des Regionalverbands werden die verschiedenen Projekte aufeinander abgestimmt. Letzten Endes entscheiden die Gemeinden und der Kanton, wo und wann welche Projekte umgesetzt werden.

Zur Frage 5

Wie verbindlich sind die Kantonstrassen ins Konzept eingebunden? Ist der Stadtrat daran interessiert, die Kantonstrassen auch velosicher zu gestalten? Wie ist der Stadtrat in Kontakt mit dem kantonalen Tiefbauamt zur Umsetzung von den Massnahmen, die Kantonstrassen betreffen?

Die Kantonstrassen bilden einen gewichtigen Anteil des Strassennetzes auf dem Stadtgebiet. Sie sind verbindlich ins Velokonzept eingebunden. Der Stadtrat ist in ständigem Kontakt und projektbezogenen regelmässigen Austausch mit den kantonalen Behörden. Im Vordergrund steht die Schaffung eines zusammenhängenden und sicheren Netzes auf den Kantonstrassen. Massgebend und wegleitend sind die kantonalen Radrouten (neue Bezeichnung Velorouten). Sie bezeichnen die jeweilige Führungsart (Radweg, Radstreifen, Radroute Mischverkehr) der Streckenabschnitte. Es sind im Einzelnen die folgenden Bestandteile:

- Mehrzweckstreifen: Aarburgerstrasse K104, General-Guisan-Strasse K104 (Untere Vorstadt)
- Radstreifen: Luzernerstrasse K104, General-Guisan-Strasse K104 (ab Untere Vorstadt nach Westen), Strengelbacherstrasse K233



Der Stadtrat ist mit diesen Massnahmen auf den Kantonsstrassen grundsätzlich einverstanden.

Dabei ist nicht nur das innerstädtische Netz resp. dessen Verbindungen zu betrachten, sondern auch die überkommunale Anbindung voranzutreiben. In den vergangenen Jahren hat der Kanton immer wieder Abklärungen betr. gemeindeübergreifenden Veloschnellrouten gemacht. Die Velovorszugsroute Zofingen-Olten (Abschnitt östlich der Bahnlinie) ist in den Entwurf des Agglomerationsprogramms AareLand der 4. Generation miteingeflossen.

Der Stadtrat setzt sich aus Gründen der Verkehrssicherheit auch für die abschnittsweise Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen ein (vgl. Positionspapier des Schweizerischen Städteverbandes vom 19. Dezember 2022).

Zur Frage 6

Kantonale Projekte: Inwiefern wird Verkehrsteilnehmern u. a. auch die Velofahrenden in bauliche Massnahmen Rechnung getragen? Anhand der Strengelbacher Unterführung sehen wir, dass ihnen bei bestimmten kantonalen Projekten nicht genug Rechnung getragen wurde. Wie stellt der Stadtrat in Zukunft sicher, dass die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs gewährleistet ist?

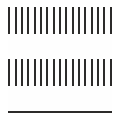
Die Bestrebungen für die Sanierung des SBB-Niveauübergangs an der Strengelbacherstrasse K233 gehen in die 70er Jahre zurück. Konkret wurde mit der Planung im Jahr 2006 begonnen. Mit der Ausführung wurde jedoch erst 2014 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte 2015. Die Hauptmängel dieser Anlage sind die fehlende Breite und die enge Linienführung. Sie sind Ausdruck der langen Zeitspanne zwischen Planung, Projektierung und Ausführung. Die Bedeutung und Anliegen des Veloverkehrs und die damit zusammenhängenden Platzbedürfnisse wurden unterschätzt. Der Stadtrat hat daraus seine Lehren gezogen. Die Bedürfnisse des Veloverkehrs sind frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen. Diese Erkenntnis hat sich auch bei den kantonalen Stellen durchgesetzt.

Zur Frage 7

Hat der Stadtrat für den Velotourismus Ideen, wie er den Veloverkehr attraktiver ins Zentrum bringt (Schweiz Mobil "Velowanderoute Schweiz" zeigt, dass umliegende Kleinstädte wie Sursee, Langenthal oder Olten die Velowege in die Altstadt führen) und so auch den Tourismus fördert?

Der Stadtrat sieht nicht vor, touristische Velorouten durch die Altstadt zu führen. Mit dem AareLandWeg wurde vor Jahren eine regionale Route in Betrieb genommen. Die erste Etappe der Veloland-Route von Olten nach Wolhusen führt an Zofingen vorbei und hat einen Abzweiger zum Bahnhof Zofingen. Weitergehende regionale Konzeptideen bestehen zurzeit keine. Entsprechende Projekte wären regional zu koordinieren.

Mit dem Projekt Fuss- und Veloweg Wigger (GK 151 vom 23. November 2020) soll der Weg entlang der Wigger im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutzprojekt verbreitert und im Bereich Bleicheareal aufgewertet werden (neue Linienführung). Damit wird Schweizmobil die Velolandroute Nr. 73 von der Unteren Brühlstrasse an die Wigger verlegen, was einer Aufwertung dieser Veloroute entspricht. Die Velolandroute Nr. 73 hat bereits einen "Ableger" bis zum Bahnhof.



Weiter ist im Aggloprogramm der 3. Generation CHF 0,6 Mio. für ein Veloverleihsystem in Zofingen angemeldet. Dies wird im Nachgang zur Fertigstellung der Velostation angegangen.

Zur Frage 8

Gibt es wie der Velonetzplan auch einen Veloparkplan für in und um die Altstadt? Wie sieht der Stadtrat die Entwicklung des Veloparkings? Ist er zufrieden mit der momentanen Situation oder sind Verbesserungen angedacht?

Die Erkenntnis ist/war, dass eine Planung von Abstellplätzen in der Altstadt nicht den Bedürfnissen der Velofahrenden entspricht. Diese wollen direkt beim Zielort parkieren, so dass eine zentrale Veloparkieranlage nicht oder kaum benutzt würde. Weil sich diese Bedürfnisse kaum geändert haben dürften, bzw. das Velofahren in der Altstadt mit Tempo 20 noch attraktiver ist, ist eine innerstädtische Veloparkplanung nicht zielführend. Der Stadtrat beschränkt eine Veloparkplanung auf die wichtigen velopublikumsorientierten Punkte (Bahnhof, Schulen und Migros, Coop, usw.). Dies wird im Rahmen der Überarbeitung des KGV überprüft.

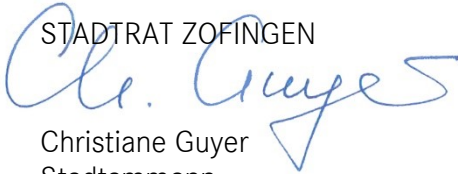
Die seinerzeitige Arbeitsgruppe Zweiradverkehr (Vorläuferin der Verkehrskommission) untersuchte damals verschiedene öffentliche Veloparkplätze in und vor der Altstadt. Bezüglich Ziel- und Quellpunkten führte sie stichprobenweise Erhebungen durch. Zurzeit werden in der Altstadt an diversen Orten verschiedene Typen von Abstellanlagen angeboten (wie z. B. Untere Vorstadt, Rathaus, Hintere Hauptgasse [beim Brunnen Kirchgemeindehaus], Amtshäuser usw.). In der Altstadt sollten die bestehenden Parkiersysteme vereinheitlicht werden, denn gute Veloparkieranlagen erhöhen die Attraktivität der Altstadt und zeigen den Velofahrenden, dass sie willkommen sind (wie z. B. Besuchende, Kunden, Pendelnde usw.). Die Veloparkieranlagen haben in historischer Umgebung hohen ästhetischen Ansprüchen zu genügen. Je nach Standort müssen sie z. B. bei Veranstaltungen entfernt werden können.

Moderne, zeitgemässe und gut zugängliche Veloparkieranlagen an den Eingängen zur Altstadt schaffen den Anreiz, dass sich auch die Velofahrenden zu Fuss fortbewegen. Dadurch können Veloparkieranlagen im Zentrum der Altstadt entlastet werden. Für die seinerzeitige Arbeitsgruppe Zweiradverkehr mussten die Veloparkieranlagen überdacht sein. Gegen dieses Ansinnen sprach sich die Stadtbildkommission aus. Die Arbeitsgruppe verfolgte das Projekt Veloparkieranlagen in der Altstadt nicht weiter, konnte und kann doch bis heute zu jedem Geschäft oder Institution bis vor die Haustüre mit dem Velo vorgefahren werden.

Aus Sicht des Stadtrats besteht in und um die Altstadt kein akuter Bedarf neue Abstellplätze und Abstellanlagen für das Velo zu erstellen. Handlungsbedarf besteht hingegen in und um den Bahnhof (Ost- und Westseite). Eine Verbesserung der Situation wird die sich dort im Bau befindliche Velostation bringen.

Zofingen, 15. Februar 2023

Freundliche Grüsse

STADTRAT ZOFINGEN

Christiane Guyer
Stadtammann


Dr. Fabian Humbel
Stadtschreiber