

# Ist es eine «Killerkante» oder eine Orientierungshilfe?

**Langsamverkehr** Wie bringt man die Wünsche von Velofahrenden und Sehbehinderten zusammen?

VON RAHEL MEIER

In den letzten zwei Jahren wurden diverse Ortsdurchfahrten saniert und neu gestaltet. Das freut nicht alle. Bei Pro Velo häufen sich Anfragen und Reklamationen, wie Heinz Flück, Ansprechperson im Kanton Solothurn, sagt. Vor allem die neu eingebauten Randsteine stehen in der Kritik der Velofahrer: Sie werden mit «überflüssig», «Killerkanten» oder «eine elendige Hopserei» betitelt. Die jüngsten Reklamationen kommen laut Flück aus Lohn-Ammannsegg. Auf Einladung dieser Zeitung trafen sich Kritiker, Befürworter, Vertreter der Bauherrschaft, Anstösser und ein Langsamverkehrsexperte vor Ort. Konkret angesehen wurden die Übergänge Solothurnstrasse-Wassergasse und Solothurnstrasse-alte Bernstrasse.

### «Schon fast gefährlich»

Barbara Wyss Flück (Kantonsrätin, Grüne) hat schon Anfang Jahr im Kantonsrat eine kleine Anfrage zum Thema «Radwegsaniierungen» eingereicht. Sie fährt täglich mit dem Velo von Solothurn nach Gerlafingen und fühlt sich durch die neuen Abschlüsse und die Randsteine, die auf der Solothurnstrasse in Biberist eingebaut wurden, schikaniert. «Es holpert oft sehr unangenehm. Manchmal verliert man sein Gepäck, weil es aus dem Velokorbli gespickt wird. Die Abfahrten, die schräggestellt sind, sind nicht gut ersichtlich und kommen deshalb für Ortsunkundige oft unerwartet. Das macht es auch gefährlich», meint sie. «Gümmeler», also Velofahrer, die mit dem Rennrad unterwegs sind, würden seit neustem in solchen Situationen statt auf den abgetrennten Velostreifen wieder auf der Strasse fahren, ergänzt Heinz Flück.

«Ich bin die Strecke von Solothurn nach Lohn-Ammannsegg zum ersten Mal mit dem Velo gefahren», erklärt Klaus Dörnenburg (Bauingenieur und Raumplaner, Sigmaplan AG) vor Ort. «Ich habe festgestellt, dass sie den geltenden Normen entspricht. Die Übergänge bei den Querungen sind aber nicht immer gut ersichtlich.» Tatsächlich würden die vorgegebenen Normen nicht immer den Bedürfnissen entsprechen. Die Erklärung für diesen Widerspruch ist schnell gefunden: Es geht um die Vorgaben der VSS-Norm SN 640 075 «Hindernisfreies Bauen». Oder, anders gesagt, um die zwingend vorgegebene Fahrbahnabtrennung mit Randsteinen, auf die Sehbehinderte angewiesen sind, um mit dem Blindenstock ertastbare Absätze vorzufinden. Nur so können sie sich im Raum orientieren und gelangen nicht unbeabsichtigt vom geschützten Gehwegbereich auf die Fahrbahn. «Die VSS-Norm ist eine ziemlich strikte Vorgabe», so Dörnenburg. Eine Interessensabwägung sei nur eingeschränkt möglich. Er empfiehlt trotzdem, die Situation immer vor Ort genau zu analysieren und individuell zu entscheiden, welche Gestaltung am besten geeignet ist.

### Anforderungen sind anders

Sehbehinderte stellen andere Anforderungen an den Verkehr und die Verkehrswege als Velofahrende. Kinder, die ohne Erwachsene unterwegs sind, müssen anders geschützt werden als Jugendliche oder Erwachsene. Senioren oder Menschen mit ei-



Ein sechs Zentimeter hoher und schräg gestellter Randstein. Die Diskussionen waren genau so kontrovers wie die Bedürfnisse der diversen Nutzergruppen.

HANSJÖRG SAHLI



«Wenn der Fussgänger den geschützten Bereich verlässt und ein Unfall geschieht, ist immer der Fussgänger schuld.»

REMO PETRI, LEITER BAUEN WOHNEN VERKEHR, PROCAP SCHWEIZ

ner Gehbehinderung haben wiederum andere Bedürfnisse. Oder wie es ein deutsches Sprichwort so schön sagt: «Allen Menschen Recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann.»

Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz soll erreicht werden, dass sich alle Menschen mit einer Behinderung unabhängig und autonom im öffentlichen Raum bewegen können. «Die Behindertenorganisationen sind sich allerdings auch nicht überall einig. Rollstuhlfahrer haben ähnliche Bedürfnisse wie Velofahrer. Diese stehen aber diametral zu den Vorgaben, die Blinde zu ihrer Sicherheit brauchen», so Dörnenburg.

### Pilotprojekt Feldbrunnen

Vor rund zwei Jahren wurde die Baselstrasse in Feldbrunnen saniert und umgestaltet. «Während der Auflage des Projektes hat Procap Einsprache erhoben», erklärt Peter Portmann (Leiter Projektmanagement Kreis I und Beauftragter Langsamverkehr, Kanton Solothurn). Nach intensiven Diskussionen mit dem Verein, der sich für Menschen mit einer Behinderung einsetzt, habe man das Projekt angepasst und es sei danach auch vom Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt worden. Erstmals wurden dabei bei den Querungen des Velowegs schräg gestellte Auf- und Abfahrtssteine eingesetzt. Die Randsteine sind 25 bis 30 Zentimeter breit und weisen eine Niveaudifferenz von sechs Zentimetern auf. Die Randsteine sind in einem Winkel von 45 Grad zur Fahrtrichtung hin angeordnet. Diese Randsteine können von Blinden mit einem Blindenstock abgetastet werden und zeigen ihnen, dass sie sich auf dem ge-

schützten Gehweg und nicht auf der Fahrbahn befinden. Seither wurde diese Art von Querung auch in Biberist und Lohn-Ammannsegg verwendet. «Tatsächlich haben die Verantwortlichen in allen Kantonen die gleichen Probleme», so Portmann, der sich regelmässig mit Fachleuten austauscht. «Vonseiten von Procap wird zwingend ein sogenannter «fassbarer Anschlag» verlangt, der Fahrbahn und Geh- oder Veloweg voneinander abtrennt. Wir können nur noch wählen, wie der Anschlag aussehen soll.» Die schrägen Randsteine seien der Kompromiss, der bisher am meisten befriedigte.

Daniel Wassmer (Abteilungsleiter Strassenbau, Kanton Solothurn) spricht Klarheit: «Die kantonalen Behörden müssen grundsätzlich die Interessen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen, wenn der Strassenraum ausgestaltet wird.» Schon die Interessen von Fussgängern, Velofahrern und Automobilisten seien anders. «Wir sind zunehmend gefordert, weil alle Gruppierungen versuchen, ihre Interessen durchzubringen.» Es gehe nicht anders, als Kompromisse zu schliessen. «Normalerweise ist es dann so, dass den Schwächsten am ehesten entgegengekommen wird.» Gesetzliche Vorgaben, die technische Machbarkeit und die praktische Durchführbarkeit müssten vereint werden. «Theorie und Praxis stimmen zudem auch nicht immer überein. Tatsächlich müssen alle Verkehrsteilnehmer Verständnis für die anderen Gruppen aufbringen. Sonst geht bald gar nichts mehr.»

### Innerorts- und Ausserorts-Bereich

«Wieso werden die Velowege nicht wenigstens ausserorts velofreundlicher ausgestaltet», wollte Flück wissen. Die Anzahl von Sehbehinderten nehme ausserhalb der Zentren im Vergleich mit der Anzahl von Velofahrern ja doch stark ab. «Ob sich an einem Ort wenig oder viele Leute bewegen, ist nicht relevant», so Remo Petri (Leiter Bauen Wohnen Verkehr, Procap Schweiz). Wenn ein Fussgänger auf die Fahrbahn gerate und an- oder überfahren werde, dann sei immer der Fussgänger schuld, weil er den sicheren Bereich verlassen habe. «Das Gericht entscheidet in einem solchen Fall nicht zwischen einem Inner- oder einem Ausserorts-Bereich.» Der ertastbare Absatz sei deshalb zwingend zu bauen.

Bei der Sanierung von Ortsdurchfahrten sind die Platzverhältnisse nicht immer ideal, um allen Bedürfnissen gerecht zu werden. Kompliziert wird es, wo auch noch der öffentliche Verkehr privilegiert werden sollte. In der Zwischenzeit wird bereits darüber diskutiert, ob es nicht Sinn machen würde, die Velofahrer statt gemeinsam mit den Fussgängern, nicht doch wieder lieber mit den Automobilisten auf der Strasse fahren zu lassen. Damit würde dem Bedürfnis der Velofahrer, die täglich zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort pendeln, entsprochen. Diese wollen nämlich schnell und ohne Hindernisse fahren können. Zusätzlich würde den schnellen E-Bikes, die oft in Konflikt mit normalen Velos oder Fussgängern geraten, eine Alternative geboten. Tatsächlich gibt es bereits eine Signalisation, die neu eingesetzt wird: «Fussweg, mit Zusatztafel Velofahrer gestattet.» Diese Tafel erlaubt es Velofahrern, das Trottoir zu benutzen, wenn sie sich darauf sicherer fühlen. Allerdings müssen sie beachten, dass Fussgänger Priorität haben.

Wir nehmen Sie online mit auf eine Velofahrt.



## Persönlich

### Smalltalk auf dem Veloweg

VON RAHEL MEIER

Nein. Beste Freunde werden der schräg stehende Randstein und ich nie. Möglicherweise liegt es an unserer ersten Begegnung. Es war vor rund einem Jahr. Auf der Wylhofbrücke zwischen Luterbach, Riedholz und Flumenthal. Ich habe den bei der Sanierung neu eingebauten Randstein am Ende der Brücke übersehen. Erst nachdem mein Velo mit einem lauten «kawumm» auf der Strasse landete und meine Handtasche sich aus dem Körbchen auf dem Gepäckträger verabschiedete, fiel er mir auf. Das ist wirklich kein guter Start für eine Freundschaft.

Bei der Rückfahrt zwei Stunden später bot sich dann sicher für alle ein köstliches Bild. Mein Partner vornweg, schnell und elegant hüpfte er wie ein Downhiller am Weissenstein über die Kante. Ich im Schneckentempo hinterher. Das «kawumm» folgte trotzdem, die Handtasche blieb zwar dieses Mal im Korb, mein Hinterteil wies aber am Abend blaue Flecken auf.

In der Zwischenzeit habe ich begriffen, wieso die Randsteine so gebaut werden. Ich habe mich sogar an sie gewöhnt. So wie man sich an Leute gewöhnt, die man oft sieht, mit denen man aber nur selten ein richtiges Gespräch führt. Man betreibt allenfalls Smalltalk. Das machen auch der schräg stehende Randstein und ich. Er sagt: «Hallo, da bin ich.» Ich und mein Velo antworten mit «kawumm». Nein. Beste Freunde werden wir nie.

rahel.meier@schweizamwochenende.ch

INSERAT

**Verwandlungswunder!**

Spitzenqualität mit luxuriösen, wandelbaren Komfortfunktionen.

**BRECHTER Wohnen**

Möbel Brechter  
Biberiststrasse 4  
4563 Gerlafingen  
Tel. 032 674 48 48  
www.brechter.ch

Wo Marken zuhause sind.