

Medienmitteilung

Bau von kantonalen Verkehrsanlagen: neu, teuer und leider gefährlich

Oberdorf NW, 14. Dezember 2022

Zwischen Ortsausgang Oberdorf (Wil) und Knoten Kreisel Büren wird die Kantonsstrasse saniert. Dabei wird ein Fuss- und Veloweg gebaut, der nicht den Normen entspricht. Obwohl Pro Velo und VCS die Sicherheitssituation als bedenklich einstufen, verzichten sie auf eine Beschwerde.

Seit dem Sommer 2021 beschäftigen sich Pro Velo Unterwalden und der VCS Verkehrs-Club der Schweiz (Sektion Ob- und Nidwalden) mit dem Projekt "Ausbau Fuss- und Veloweg Wil bis Büren" entlang der Kantonshauptstrasse. Mittels einer Einwendung haben sich beide Verbände für eine Verbesserung der Querungsstelle Hostettli/Wisstürli und eine verkehrssichere Lösung beim Fuss- und Veloweg eingesetzt.

Die Querungsstelle wird dank dem Einsatz der Regierung, der Planung durch das Amt für Mobilität und schlussendlich durch einen Landratsentscheid sicherer. Bei der Dimensionierung des Rad- und Gehwegs und des Trennstreifens sieht es aber ganz anders aus. Der Kombiweg wird gemäss Landratsentscheid nur 2.50 m breit und der Trennstreifen zur stark befahrenen Strasse lediglich 0.50 m. Gemäss ASTRA-Handbuch muss ein Zweirichtungsradweg/Kombiweg mindestens 3.00 m und der Trennstreifen eine Minimalbreite von 1.00 m aufweisen.

Wer die Höhe eines Geländers auf 55 cm anstatt der vorgeschriebenen 1.1 m oder die Tragfähigkeit einer Betondecke um die Hälfte des normativ vorgeschriebenen Werts reduziert, wird umgehend von den Behörden zurückgepfiffen. Spätestens bei auftretenden Unfällen melden sich Untersuchungsbehörden und Versicherungen. Der Landrat hat auf Antrag der Kommission Bau, Umwelt und Landwirtschaft (BUL) mit der Reduktion der vorgeschriebenen Trennstreifenbreite nicht nur Normen in eindeutiger Weise missachtet, sondern hat damit auch den Kanton aufs Glatteis geführt. Infolge dessen steht nun die Frage im Raum, wer haften wird, falls z.B. ein Velofahrer zu Fall kommt, weil er von einem Auto am Lenker touchiert wird, oder im Sog von einem schnell fahrenden Lastwagen auf die Strasse fällt und von einem nachfolgenden Fahrzeug überfahren wird.

Beide Organisationen sind enttäuscht, insbesondere über die Rolle der Kommission BUL. Sie sollte eine Kontrollfunktion ausüben und dafür sorgen, dass der Kanton verkehrssichere Anlagen baut. Jedoch haben eine Mehrheit der Kommissionsmitglieder - nicht zum ersten Mal - dafür gesorgt, dass die bereits unter der Norm ausgelegten Pläne der Regierung noch einmal verschlechtert wurden. Dass die Kommission nach Abschluss des ordentlichen Einwendungsverfahrens ohne klaren gesetzlichen Auftrag sicherheitskritische Verkehrsbauten fordert und im Landrat auch noch durchbringt, stimmt nachdenklich. Es sieht so aus, als würden in dieser Kommission Partikularinteressen und die Lust am Mikromanagement höher gewichtet werden, als die Sicherheit von Verkehrsteilnehmenden.

Das kantonale Strassengesetz (StrG) verlangt im Art. 2, dass die Strassen den verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen haben und dass sie insbesondere eine sichere Abwicklung des Verkehrs gewährleisten sollen. Die Kombination von zu schmaler Radwegbreite mit massiv zu wenig Trennstreifenbreite erachten Pro Velo und VCS als eine tickende Zeitbombe. Ob ein Gericht dies auch so sehen würde ist eine andere Frage. Beide Organisationen verzichten aufgrund des unsicheren Ausgangs und der Aufwand- und Ertragsfrage auf eine Beschwerde.

Als stossend wird empfunden, dass in Nidwalden bei Autoverkehrsanlagen alle Normen stets genau eingehalten und bei Fuss- und insbesondere bei Veloverkehrsanlagen diese immer wieder verletzt werden. Wir befinden uns in einer Klima- und Energiekrise und das Velofahren sollte unbedingt gefördert werden. Damit dies gelingt, muss die Qualität der Infrastruktur steigen und im Minimum den vorgeschriebenen Normen entsprechen.

Pro Velo und VCS begrüßen den Velo- und Radweg Wil-Büren, bedauern aber sehr, dass diese teure neue Verkehrsanlage grundlegende verkehrssicherheitstechnische Mindestanforderungen in keiner Weise erfüllen wird.

Weitere Informationen

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Ob- und Nidwalden: Daniel Daucourt: 077 445 73 67
Pro Velo Unterwalden, 6370 Stans, Tel. 079 592 60 34

Anhang

Auszug aus ASTRA-Handbuch

Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen (ASTRA, Seiten 27 und 28)

3.1.1 Standardmasse Veloinfrastruktur

Die Masse in Abbildung 301 entsprechen häufig verwendeten Breiten. Sie ersetzen jedoch eine situationsbezogene Dimensionierung der Veloverkehrsanlage nicht. Insbesondere bei grossen Verkehrsmengen, hohem Schwerverkehrsanteil, in der Steigung oder im Gefälle sowie bei seitlichen Hindernissen (vgl. Kapitel 3.1.4) sind die Standardmasse angemessen zu erhöhen. Ebenso sind die Veloverkehrsmenge und das Potenzial des Veloverkehrs sowie ausreichende Abmessungen für Velos mit Anhängern und Lastenvelos zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich Überholungs- und Begegnungsfall. Hochwertige Routen ermöglichen das Überholen und Kreuzen innerhalb der Veloinfrastruktur.

Normen
– VSS-40060 - Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen
– VSS-40201 - Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil

Veloinfrastruktur	Standard	Hochwertig
Radstreifen mit unterbrochener Linie		
Innerorts	≥ 1.50 m	≥ 1.80 m
ausserorts	nicht empfohlen	nicht anwenden
zwischen zwei Fahrstreifen	≥ 1.80 m	nicht empfohlen
In Steigung oder Gefälle (ab ca. 4 %)	≥ 1.80 m	≥ 1.80 m
Radstreifen mit ununterbrochener Linie		
Innerorts	≥ 2.00 m	≥ 2.20 m
ausserorts	≥ 2.00 m	nicht empfohlen
Radweg		
Einrichtungsrادweg	≥ 2.00 m	≥ 2.50 m
Zweirichtungsrادweg	≥ 3.00 m	≥ 4.00 m
Wartebereich LSA		
vorgezogene Haltelinien	≥ 3.00 m (Tiefe)	≥ 3.00 m (Tiefe)
Aufstellbereich für Radfahrer	≥ 4.00 m (Tiefe)	≥ 5.00 m (Tiefe)

Abb. 301 Abmessungen Veloinfrastruktur (Zuschläge und Trennstreifen vgl. Kapitel 3.1.4)

3.1.4 Zuschläge bei seitlichen Hindernissen

Dazu gehören Mauern, Stützen usw. (Randabschlüsse vgl. Kapitel 3.2)

Hindernisse bis 10 cm Höhe:	kein Zuschlag
Hindernisse 10 - 130 cm Höhe:	0.20 m
Hindernisse über 130 cm Höhe:	0.40 m

Trennstreifen zu Parkplätzen

Längsparkierung:	≥ 0.75 m
Senkrecht- oder Schrägparkierung:	≥ 0.75 m

Trennstreifen zu Fahrbahnen

Als Abgrenzung zu Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr sind, abhängig von der Führungsform und den gefahrenen Geschwindigkeiten, Trennstreifen vorzusehen, entweder mittels Markierung oder baulich, z. B. durch eine Pflasterung oder einen Grünstreifen.

unterbrochene Radstreifen:	kein Trennstreifen
ununterbrochene Radstreifen:	innerorts nicht zwingend, ausserorts ≥ 0.50 m
Einrichtungsrادwege:	innerorts nicht zwingend, ausserorts ≥ 1.00 m
Zweirichtungsrادwege:	innerorts ≥ 0.30 m, ausserorts ≥ 1.00 m