

## **Regierungsratsbeschluss**

vom 26. August 2003

Nr. 2003/1521

KR.Nr. I 103/2003 (BJD)

### **Interpellation Esther Bosshart (SVP, Solothurn): Schwerverkehr und Strassenrückbau als flankierende Massnahmen (25.06.2003)**

#### **Stellungnahme des Regierungsrates**

---

#### **1. Interpellationstext**

Im Zusammenhang mit der schon realisierten Gestaltung der Durchgangs- und Haupterschliessungsstrassen sowie den zu erwartenden zusätzlichen Rückbauten als flankierende Massnahmen für die A5 bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Sind die Dimensionen der Kreisel und Verkehrsinseln, deren Radien etc. im Grossraum Solothurn den neusten Dimensionen der Lastwagen (im Besonderen der Sattelschlepper) angepasst? Entsprechen die hier erwähnten Bauten den entsprechenden Vorschriften?
2. Ist dem Regierungsrat bekannt, dass an mehreren Stellen Ampeln, Hinweisschilder und Bäume etc. in die Fahrbahn hineinragen und damit den Raum für die Fahrzeuge zusätzlich reduzieren? Wenn ja, was gedenkt er gegen diese unhaltbaren Zustände zu tun?
3. Wie gedenkt der Regierungsrat die Zufahrt vor allem zu Gewerbe- und Industriegebieten für Grossfahrzeuge des Logistikbereichs auch in Zukunft sicherzustellen? Wird diesem Gesichtspunkt angesichts der Rückbaueuphorie im Kanton Solothurn die notwendige Beachtung geschenkt?
4. Weiss der Regierungsrat, dass ortsunkundige Führer von Sattelschleppern den Martinshofkreisel in Zuchwil bei Anfahrt aus nördlicher Richtung (Nordsüdstrasse) einmal vollständig umrunden, um rechts in die Hauptstrasse abzubiegen, da das direkte Abbiegen nur sehr gut ausgebildeten und vor allem ortskundigen Fahrern möglich ist? Machen derartige Manöver nach Ansicht der Regierung aus sicherheitstechnischer und ökologischer Sicht Sinn?
5. Weiss der Regierungsrat, dass das Rechtsabbiegen am Guggelstutz in Solothurn, von Biberist herkommend, für Grossfahrzeuge nicht möglich ist, ohne die Fahrbahn des Gegenverkehrs mitzubenützen?
6. Warum wurde an der Wengistrasse in Solothurn (Höhe ehemalige Milchzentrale) ein Fussgängerstreifen mit einer Insel in der Strassenmitte erstellt, die bewirkt, dass Sattelschlepper mit ihren Hinterachsen oft das Trottoir überfahren und so Fussgängerinnen und Fussgänger gefährden?
7. Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, dass die Grenchenstrasse, Einmündung Weissensteinstrasse aus Richtung West auch von modernen Lastwagen grösserer Dimension problemlos befahren werden kann und die Hindernisse durch Inseln, Signalisationen, Kandelaber etc. an der entsprechenden Kreuzung aus dem Weg geräumt werden? Dies erscheint mir um so wichtiger, ist doch diese Strasse mit Industriegeweisern versehen und damit als Erschliessungsstrasse für ein Industriegebiet gekennzeichnet!

2

8. Was hält der Regierungsrat von der meines Wissens einmaligen Strassenmarkierung am Herrenweg Solothurn? Wo sind die entsprechenden Vorschriften zu finden, die eine derartige Markierung zulassen?

## 2. Begründung

In letzter Zeit werden Dutzende von Massnahmen geplant, um die Abwanderung von Gewerbe, Industrie und Einkaufszentren in ländliche Gebiete zu verhindern. Das Wegekostenmodell sei an dieser Stelle erwähnt.

Auf der anderen Seite bewirken diese Betriebe und Läden mit ihren logistischen Bedürfnissen natürlich auch Schwerverkehr. Die Meinung, dass die Nahversorgung grossmehrheitlich mit Mitteln des Kollektivverkehrs (Bahn) oder mit Kleinlastwagen realisiert wird, wurde mittlerweile widerlegt. Immer mehr werden auch 40-Töner für die Feinverteilung eingesetzt. Aus ökonomischen, ökologischen und sicherheitstechnischen Überlegungen macht es nun aber keinen Sinn, diesem Verkehr dauernd mehr Hindernisse in den Weg zu stellen. Als Beispiel sei das Befahren des Kreisels am Martinshof in Zuchwil erwähnt. Dort muss der Führer eines Lastwagens bei der Durchfahrt rund 18 verschiedene Merkmale fixieren, um das Fahrzeug in Zentimeterarbeit ohne Schäden um diesen Kreisel zu führen. Dass dieser «Stressfaktor» des Lastwagenfahrers der Sicherheit von Fussgängern und Fahrradfahrern nicht unbedingt dienlich ist, sei an dieser Stelle ebenfalls erwähnt.

Die vorgenannten baulichen Massnahmen führen in sehr vielen Fällen auch zu einer Beschädigung der Reifen an den Lastwagen, was nach Ansicht von Fachleuten später zu Reifenplatzen auf der Autobahn führen kann. Auch dies ein zusätzliches Risikoelement.

Auch aus finanzpolitischen Überlegungen würde ein wenig mehr Zurückhaltung bei den gestalterischen Massnahmen der Verkehrswege und den verschiedenen Rückbauten der Verkehrsfläche gut tun.

## 3. Stellungnahme des Regierungsrates

### 3.1 Zu Frage 1

Die Strassenbauvorhaben im Kanton Solothurn werden nach den einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) ausgeführt. Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat festgestellt, dass die Normen für die neuesten Sattelschlepper nicht mehr zutreffen. Projekte, welche zur Zeit im AVT in Bearbeitung sind, werden diesbezüglich überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Die vom AVT erstellten Kreisel entsprechen daher den Vorschriften. Die VSS reagierte auf die neuesten Entwicklungen im Fahrzeugbau und erteilte einen Auftrag für die Überarbeitung der Normen (aktuelle Ausgabe VSS Norm 640 263 vom Dez. 1999). Die Resultate sollten bis Ende 2004 vorliegen. Mit der Veröffentlichung der revidierten Norm ist ab dem Jahre 2005/06 zu rechnen.

Die Neuregulierung der Zulassung von 40-Tönern in der Schweiz ab 1.1.2004 wird sich ebenfalls auf die Dimensionierung von Kreiseln und Kreuzungen auswirken. 40-Töner unterscheiden sich gegenüber „kleineren“ Lastfahrzeugen eher durch ihre Abmessungen als durch die Radlasten. Bei Neubauten von Verkehrsknoten reagiert das AVT darauf soweit es ihm möglich ist. Bei bestehenden Anlagen sind aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen nur vereinzelt Anpassungen möglich.

### 3.2 Zu Frage 2

In Bezug auf die Freihaltung des Verkehrsraumes (Lichtraumprofil) gelten im Kanton ebenfalls die Normen der VSS. Die entsprechende Norm regelt die seitlichen Abstände der Verkehrssignale und Bäume zum Strassenrand. Das gleiche gilt auch für den vertikalen Freiraum.

In der „Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte“ werden die Strassenzüge festgelegt, welche für diese Transporte offen sind. In der Verordnung sind die Durchfahrtsbreiten, Höhen und Gewichte festgelegt.

Sträucher und Bäume werden im Kantonsstrassenbereich jährlich durch den Unterhaltsdienst im Hinblick auf das Lichtraumprofil zurückgeschnitten. Ein häufigeres Zurückschneiden würde zu unverhältnismässigen Kosten in der laufenden Rechnung führen. Die Gemeinden werden ebenfalls dazu angehalten dafür zu sorgen, dass die notwendigen Lichtraumprofile frei gehalten werden.

### 3.3 Zu Frage 3

Alle Strassenbauvorhaben – auch Rückbauten – berücksichtigen die Zufahrten zu Gewerbe- und Industriebetrieben. Beispielsweise wird mit der für das Jahr 2004 vorgesehenen Realisierung des Kreisel Bachmatt an der Oltnerstrasse in Egerkingen die Erschliessung des zukünftigen Industriegebiets verbessert. Bei Kreiselanlagen mit starkem Lastwagenverkehr ist das AVT sogar bereit, die Aussenradien zu vergrössern (Schlegelmatte Egerkingen), um für den Schwerverkehr komfortablere Bedingungen zu schaffen.

### 3.4 Zu Frage 4

Der Kreisel Martinshof in Zuchwil wurde 1991 in Betrieb genommen. Er ist damit im Kanton Solothurn der zweitälteste Kreisel. In der Zwischenzeit wurden diverse Erfahrungen mit Kreiselnbauten gesammelt, die bei zukünftigen Bauten berücksichtigt werden. Gerade in überbautem Raum ist es aber oft nicht möglich, die Aussenradien von Kreiseln so zu dimensionieren, dass Lastwagenfahrer die Anlage komfortabel befahren können.

Bei normalen Kreuzungen mit engen Platzverhältnissen ist ein Rechtsabbiegen mit Sattelschleppern nur durch das Befahren der Gegenfahrbahn auf der Ausfahrtstrasse möglich. Oftmals verursachen diese Situationen Fahrmanöver, bei denen eines der beteiligten Fahrzeuge rückwärts fahren muss. Im Gegensatz dazu bieten Kreisel durch ein vollständiges Durchfahren die Möglichkeit, nach rechts abzubiegen ohne andere Fahrzeuge zu behindern. Der Verkehrsfluss ist besser gewährleistet und es entstehen keine Sicherheitsrisiken durch rückwärts fahrende Fahrzeuge.

### 3.5 Zu Frage 5

Der „Güggelstutz“ in Solothurn wurde aufgrund von Fahrversuchen mit einem langen Sattelschlepper (Schori, Autofahrschule Langendorf) im Dezember 2002 nachgebessert. Mit dieser Nachbesserung der Kurveninnenseite (Pflasterung in Grünfläche) ist gewährleistet, dass der Sattelschlepper die Gegenfahrbahn nicht mehr benützen muss.

### 3.6 Zu Frage 6

Die Fussgängerinsel Wengistrasse wurde als provisorischer Übergang zum neuen Einkaufsgebäude (Oviessa) erstellt. Damit konnte die Sicherheit für Fussgänger wesentlich verbessert werden. Diese

Massnahme wurde mit der Stadt Solothurn und der Abteilung Verkehrsmassnahmen abgesprochen. Mit der Eröffnung der Entlastung West und der Sperrung der Wengibrücke für den Durchgangsverkehr geht die Wengistrasse in das Eigentum der Stadt Solothurn über. Auf diesen Zeitpunkt hin wird durch die Stadt über die definitive Gestaltung des Strassenzuges bzw. Fussgängerübergangs entschieden.

## 3.7 Zu Frage 7

Die Grenchenstrasse ist eine innerstädtische Gemeindestrasse. Nach der Verordnung über den Strassenverkehr (SR 733.11) §10 liegt die Zuständigkeit für den Erlass von Verkehrsmassnahmen bei der Stadt Solothurn. Die erstellten Massnahmen wurden im Auftrag des Stadtbauamtes Solothurn im Frühjahr 2002 realisiert. Ein entsprechendes Baugesuch wurde öffentlich publiziert.

## 3.8 Zu Frage 8

Auch der Herrenweg ist eine Gemeindestrasse der Stadt Solothurn, weshalb die Verkehrsmassnahmen entsprechend dem Hinweis in 3.7 auf die Gesetzgebung in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Solothurn fällt. Die angebrachte Markierung wurde durch das Stadtbauamt in Absprache mit der Stadtpolizei erstellt. Die Stadt Solothurn ist bereits darauf aufmerksam gemacht worden, dass es sich dabei um eine unzulässige Markierung handelt.

Für weitere Auskünfte zu den Fragen 7 und 8 ist die Stadt Solothurn zuständig.



Dr. Konrad Schwaller  
Staatschreiber

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement (2)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (5)  
Parlamentsdienste  
Traktandenliste Kantonsrat