

Regierungsratsbeschluss

vom 26. Januar 2004

Nr. 2004/229

KR.Nr. I 203/2003 (DDI)

Interpellation Niklaus Wepfer (SP, Mümliswil): Massenkarambolage auf der A1: Lehren daraus?
(09.12.2003)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

In der Bevölkerung, bei den Rettungskräften und den Betroffenen war der Schock gross, als in der Nacht vom 05.11.03 auf den 06.11.03 auf der A1 beidseits, zwischen Wangen a. A. und Niederbipp die verheerende Massenkarambolage passierte. Dank dem guten Katastrophendispositiv von Polizei, Feuerwehr, Sanität und Räumungskräften konnte noch Schlimmeres verhindert werden; die verletzten Personen wurden den Umständen entsprechend schnell geborgen und die Strasse konnte erstaunlich rasch dem Verkehr übergeben werden. Auf Grund der Berichterstattung sind zwei Ursachen massgebend:

- Zur Zeit des Unglücks herrschte Dunkelheit und starker Nebel. Für das Mittelland und insbesondere das Aaretal ist starker Nebel zu dieser Jahreszeit keine Seltenheit. Nebelbänke sind natürliche Gefahrenstellen. Der Synthesebericht zur Sicherheit im Strassenverkehr vom Bundesamt für Strassen zeigt klar auf, dass auf dem bestehenden Strassennetz Gefahrenstellen zuwenig systematisch eruiert werden.
- Gemäss dem Einsatzleiter der Polizei, H. Rihs, war die Hauptursache des Unfalls jedoch die Tatsache, dass den Umständen entsprechend mit zu hohen Geschwindigkeiten gefahren wurde. Generell verändert sich das Fahrverhalten von vielen Automobilistinnen und Automobilisten zusehens negativ, insbesondere massive Geschwindigkeitsübertretungen, Nichteinhalten von notwendigen Abständen, Nichtanpassung von Fahrweise an die Witterung usw. nehmen markant zu.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was hält der Regierungsrat grundsätzlich von Frühwarnsystemen für Nebel und Eis auf exponierten Strassenabschnitten?
2. Welche Strassenabschnitte in der Verantwortung des Kantons Solothurn wären davon betroffen (Kantons- und Nationalstrassen).
3. Wäre der Regierungsrat bereit, in dieser Sache auch interkantonale wichtige Rolle in Bezug auf die Zusammenarbeit, insbesondere in technischer Hinsicht, zu übernehmen?
4. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Kosten für ein Frühwarnsystem auf exponierten Strassenabschnitten? Wie hoch sind die Einsparungen einzuschätzen, wenn ein solches System eingeführt würde (effizienterer Winterdienst, weniger Einsätze von Rettungskräften, allg. volkswirtschaftliche Auswirkungen wie z. B. Reduktion von Unfällen, Staus etc.)?

5. Mit welchen Massnahmen gedenkt der Regierungsrat der markant zunehmenden Verrohung und Rücksichtslosigkeit auf den Strassen entgegenzuwirken (z.B. verstärkte Kontrollen, Interventionen auf Bundesebene) ?

Welche Bedeutung misst der Regierungsrat generell dem Synthesebericht vom Bundesamt für Strassen über die Sicherheit im Strassenverkehr zu? Wie wird der Regierungsrat auf bestehende Mängel reagieren?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeines

Die Auswertung des tragischen Unfalls vom 5. auf den 6. November 2003 auf der A1 durch die Polizei hat ergeben, dass zwar an der Unfallstelle eine starke Nebelbank vorhanden war, jedoch bereits ab Rothrist vereinzelte Nebelschwaden mit unterschiedlicher Stärke auftraten. Es ist also keinesfalls so, dass die Automobilisten nicht gewarnt waren. So gab es mehrere Fahrer, die ihr Fahrzeug rechtzeitig anhalten konnten, jedoch vom nachfolgenden Fahrzeug gerammt und sogar in die stehenden Fahrzeuge gestossen wurden.

Der Schlussbericht des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) über die Zustandserfassung der Nationalstrassen zeigt klar auf, dass im Kanton Solothurn auf Nationalstrassen kein Unfallschwerpunkt besteht. Daher besteht unserer Meinung nach auch kein Handlungsbedarf. Abschliessend muss festgehalten werden, dass sich der Unfall vom 5. November 2003 auf einem Nationalstrassenabschnitt des Kantons Bern ereignete, welcher zwar vom Kanton Solothurn betreut wird (Polizei und Unterhalt), bauliche Massnahmen müssten jedoch durch den Kanton Bern ergriffen werden.

3.2 Zu Frage 1

Der Kanton verfügt seit Jahren über Glatteiswarnanlagen. Insgesamt sind 14 Anlagen auf der A1/A2 und A5 in Betrieb. Bei entsprechenden Angaben können so die notwendigen Salzeinsätze ausgelöst werden. Frühwarnsysteme für Nebel, insbesondere zur Feststellung einzelner Nebelbänke, existieren nicht. Wir sind dezidiert der Meinung, dass solche Anlagen nicht notwendig sind, weil die Witterungsverhältnisse von Automobilisten selber beurteilt werden müssen. Mit solchen Anlagen würde der Staat den Fahrzeuglenkern immer mehr Eigenverantwortung abnehmen. Was bei einem Nichtfunktionieren einer solchen Anlage im Bedarfsfall passieren könnte, ist nicht abzusehen.

3.3 Zu Frage 2

Siehe Frage 1: Eine integrale Witterungs- und Strassenüberwachung wird aus unserer Sicht abgelehnt. Insbesondere müsste auf Nationalstrassen, gerade aus Sicherheitsgründen, eine gesamtschweizerisch einheitliche Lösung angestrebt werden.

3.4 Zu Frage 3

Aufgrund unserer Haltung (Punkt 1 und 2) werden wir keine führende Rolle übernehmen. Sollte das ASTRA solche Anlagen in Erwägung ziehen, werden wir sicher nicht dagegen opponieren. Wir wissen, dass eine Interessengruppe "Strassenwetter" einen Vorschlag zur Behandlung der Kette Nebelvorhersage-Nebeldetektoren-Datenweitergabe bearbeitet. Es ergeben sich aus diesen Arbeiten sicher neue Erkenntnisse.

3.5 Zu Frage 4

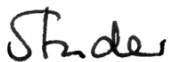
Wir sind nicht in der Lage, eine zuverlässige Kosten-Nutzen-Rechnung diesbezüglich anzustellen. Dazu fehlen im Moment auch zuverlässige Vergleichsdaten.

3.6 Zu Frage 5

Das Verhalten auf den Strassen wird durch die Polizei aufmerksam mitverfolgt und die nötigen Massnahmen werden getroffen. Durch den gezielten Einsatz der mobilen Radargeräte versucht die Polizei die diesbezügliche Präsenz rund um die Uhr zu markieren, d.h. keine "Freifenster" offen zu halten. Zudem wurde im letzten Jahr eine moderne automatische Geschwindigkeitsmessanlage auf der Autobahn A5 in Betrieb genommen und in diesem Jahr soll eine gleiche Anlage auf der Autobahn A1 installiert werden. Bei der personellen Präsenz ist die Polizei an die vorhandenen Ressourcen gebunden, die vorhandenen Mittel müssen nach den sich aufdrängenden Schwerpunkten eingesetzt werden. Mehr Präsenz wäre nur mit zusätzlichem Personal machbar. Viel erwartet wird auch von der kommenden Zweistufenausbildung der Motorfahrzeugführer mit "provisorischer" Fahrerlaubnis und restriktiver Ausweisenzugspraxis.

3.7 Zu Frage 6

Der Zustandsbericht des ASTRA zeigt klar, dass keine der 70 identifizierten Gefahrenstellen auf den Nationalstrassen im Kanton Solothurn liegt. Daher können wir auch nicht auf bestehende Mängel reagieren. In einem weiteren Bericht des ASTRA, welcher unter dem Namen "Vision zero" bekannt ist, werden u.a. auch bauliche Massnahmen vorgeschlagen, welche zur Unfallverminderung beitragen können. Diese werden bei Kantonsstrassenprojekten (Neu- und Umbauten) entsprechend berücksichtigt.



Yolanda Studer

Staatsschreiber – Stellvertreterin

Verteiler

Amt für öffentliche Sicherheit – Reg. GG 03 06

Polizei Kanton Solothurn

Amt für Verkehr und Tiefbau

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat