

Regierungsratsbeschluss

vom 23. November 2004

Nr. 2004/2361

KR.Nr. A 150/2004

Auftrag Fraktion SP: Schulwegsicherung (31.08.2004)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Kanton Solothurn fördert sichere Schulwege durch folgende Massnahmen:

1. Überprüfung der Schulwege im Bereich der Kantonsstrassen auf ihre Sicherheit (Querungen/Fussgängerstreifen, Trottoirs).
2. Erstellung eines Mehrjahresprogramms Schulwegsicherung im Bereich der Kantonsstrassen.
3. Unterstützung der Gemeinden in ihren Bemühungen um sichere Schulwege.

2. Begründung

Jährlich werden im Kanton Solothurn etwa 25 Kinder im Alter bis zu 14 Jahren, die zu Fuss unterwegs sind, bei Strassenverkehrsunfällen verletzt. Gemäss Angaben des Bundesamts für Statistik und der Beratungsstelle für Unfallverhütung geschehen diese Fussgängerunfälle von Kindern zum allergrössten Teil auf dem Schulweg. Auf dem Weg zur Schule und in den Kindergarten sind sie besonders gefährdet. Trotz Verkehrserziehung durch Eltern und Kantonspolizisten bleiben kleine und grössere Kinder unberechenbar im Strassenverkehr. Sie können nur bedingt verkehrstauglich getrimmt werden.

Es braucht neben Verkehrserziehung und verstärkten Strassenverkehrskontrollen zum Schuljahresbeginn weitere Massnahmen, damit der Strassenverkehr für Kinder weniger gefährlich wird.

Der gesetzliche Auftrag für sichere Fusswege für Kinder und Erwachsene ist schon lange vorhanden. Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) von 1985 verlangt klar Fusswegnetze im Siedlungsgebiet, die u.a. die Wohngebiete mit Kindergärten und Schulen verbinden. Die Kantone haben gemäss Bundesrecht dafür zu sorgen, dass Fusswegnetze in Plänen festgehalten werden und diese Wege «möglichst gefahrlos begangen werden können». Der Kanton Solothurn kümmert sich jedoch wenig um den Vollzug des FWG. Er hat via Planungs- und Baugesetz die Gemeinden beauftragt «Fusswege» zu erstellen. Von Fusswegnetzen ist bereits keine Rede mehr. Die wichtigen Querungen über Kantonsstrassen sind denn auch in den Ortsplanungen nirgends eingezeichnet.

Der Regierungsrat stellte vor drei Jahren bei der Antwort zur Interpellation 158/2001 fest: «Unbestritten ist, dass Verbesserungen im Bereich Fuss- und Veloverkehr nötig sind. (...) Noch immer gibt es Unfallschwerpunkte und zum Teil fehlen sichere Schulwege entlang stark befahrener Strassen sowie gesicherte Fahrbahnübergänge». Daran hat sich bis heute wenig geändert. Der Regierungsrat

versprach damals, dass die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr als Schwerpunkt ins Mehrjahresprogramm 2002–2005 für Kantonsstrassen aufgenommen werde. Dieses Versprechen tönte gut, aber wie sieht die Realität aus? Von den rund 350 Massnahmen betreffen nicht einmal ein Fünftel ganz oder teilweise Bauprojekte in den Bereichen Trottoirausbau, Fussgänger- und Schulwegsicherung. Und von diesem Fünftel wird nach Auskunft des Amts für Verkehr und Tiefbau bis 2005 nicht einmal die Hälfte realisiert. Auch vom Aufwand her machen diese ausgeführten Projekte lediglich 9 % der 209 Millionen Franken aus, die für Bauvorhaben im Rahmen des Mehrjahresprogramms Kantonsstrassen 2002–2005 vorgesehen sind. (Die ausgeführten Radwegprojekte machen etwa 1 % aus.) Von Schwerpunkt kann da keine Rede sein. Damit die Verkehrssicherheit auf Schulwegen wirklich zu einem Schwerpunkt wird, verlangt dieser Auftrag deshalb ein eigenes, spezielles Mehrjahresprogramm für diesen Bereich.

Zuvor sollen die Schulwegverbindungen im Bereich der Kantonsstrassen systematisch auf ihre Sicherheit hin geprüft und entsprechende Verbesserungsmassnahmen evaluiert werden. Das bisherige unkoordinierte, punktuelle und teilweise nicht sorgfältige Vorgehen des Kantons in diesem Bereich befriedigt nicht. Die Überprüfung der Schulwege soll in Zusammenarbeit mit Fachorganisationen im Bereich des Fussverkehrs und unter Einbezug von Eltern und Kindern vorgenommen werden.

Analog der Förderung von behindertengerechtem Bauen (§ 143^{bis} Abs. 4 Planungs- und Baugesetz: «Der Regierungsrat kann Beiträge gewähren und Richtlinien festsetzen».) soll der Regierungsrat auch im Bereich der Schulwegsicherung die Gemeinden in deren Bemühungen um sichere Fussgängerverbindungen zu Schulen und Kindergärten im Bereich der Gemeindestrassen unterstützen können. Der Kanton Solothurn hat den gesetzlichen Auftrag des Bundes betreffend sicherer Fusswegverbindungen mit dem revidierten § 100 des Baugesetzes 1992 den Gemeinden übertragen. Es ist deshalb nicht mehr als fair und folgerichtig, wenn der Kanton die Gemeinden nun auch unterstützt bei der Erledigung dieser delegierten bundesgesetzlichen Verpflichtung.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Bauliche Massnahmen für Schulwegsicherungen werden heute im Rahmen der Kantonsstrassenbau-Teilprogramme und zusätzlich auch der Flankierende Massnahmen zur A5 wahrgenommen. Eine rein statistische Auswertung aufgrund der summarischen Beschreibungen im Mehrjahresprogramm 2002–05 und den Teilprogrammen widerspiegelt nicht die Realität. Die aufgeführten Objekte in den Programmen enthalten oftmals kombinierte Massnahmen, so dass nebst einer Fussgängersicherung auch Substanzerhaltungen, Kreuzungssanierungen (Kreisel), Einfahrtstore vor Dörfern, Lichtsignalanlagen, Radwege etc. realisiert werden. Gerade durch diese Kombinationswirkung erhalten die Vorhaben eine höhere Wirkung und werden dadurch bei der Umsetzung bevorzugt behandelt. Eine beispielhafte Auswertung des zur Zeit laufenden Teilprogrammes 2004 zeigt deshalb auch völlig andere Zahlen als in dem parlamentarischen Vorstoss aufgeführt sind. Von den total 70 laufenden Planungen oder Realisierungen enthalten davon 27 Vorhaben, resp. 38.5 %, nur schon im Projekt Trasse Kantonsstrassen des Teilprogrammes 2004 Massnahmen zu Gunsten der Fussgänger- oder Schulwegsicherung. Ausgedrückt in finanziellen Aufwendungen beträgt die Bausumme dieser 27 Projekte ca. 5,72 Mio. Franken oder ca. 51.5 % der gesamthaft 11,1 Mio. Franken. Diese Vorhaben verteilen sich übrigens auf alle 3 Baukreise des Kantons Solothurn.

Zudem werden zur Zeit die Flankierenden Massnahmen zur A5 im Raume zwischen Grenchen und Solothurn umgesetzt. In den jährlichen Investitionen von ca. 10 Mio. Franken sind ebenfalls namhafte Massnahmen für die Fussgängersicherung enthalten (z. B. Grenchen, Biberist und Zuchwil). Die Massnahmen im Stadtgebiet Solothurn werden noch folgen.

Nebst diesen baulichen Massnahmen werden laufend Verbesserungen in Form von Markierungen und Signalisationen durch das Amt für öffentliche Sicherheit, Abteilung Verkehrsmassnahmen, vorgenommen. Ganz aktuell ist das Anbringen der neu genehmigten Markierung "Hinweis auf Kinder" mit der Zusatzbeschriftung "Schule" auf der Strassenfahrbahn. Bereits in ca. 20 Ortschaften sind im Bereiche der Schulhäuser in der letzten Zeit solche Markierungen angebracht worden. Ein wichtiges Thema im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung sind die Fussgängerstreifen, welche bei der Neuerstellung, aber auch bei bestehenden Anlagen überprüft werden. Gerade an diesem Beispiel ist ersichtlich, welche Anforderungen heute an ein optimiertes Projekt gestellt werden, damit dies auch den gesetzlichen Vorgaben entspricht:

- Die **wichtigste Voraussetzung** für Fussgängerstreifen ist die **Sichtweite** (Richtgrösse: 100 Meter). Nur so ist gewährleistet, dass ein Fahrzeuglenker rechtzeitig reagieren d. h. bremsen kann, wenn ein Fussgänger die Strasse überquert oder überqueren will. Ist die Sichtweite ungenügend, kann der Fahrzeuglenker nicht rechtzeitig reagieren resp. der Fussgänger kann nicht erkennen, ob er die Strasse gefahrlos überqueren kann. Ungenügende Sichtweiten sind denn auch der Hauptgrund, dass Fussgängerstreifen verschoben, resp. wenn eine Verschiebung nicht möglich ist, aufgehoben werden müssen!
- **Frequenz von 300 Fahrzeugen in der Spitzenstunde.** Ist die Fahrzeugfrequenz bedeutend geringer, bestehen für den Fussgänger genügend Zeitlücken, die Strasse zu überqueren, zumal der Fussgängerstreifen nur den Vortritt regelt, den Fussgängern aber beim Überqueren der Strasse keine Sicherheit bietet.
- **Frequenz von 50 Fussgängern in der Spitzenstunde oder 100 Fussgänger in den drei bis fünf meistbelasteten Stunden des Tages.** Würde ein Fussgängerstreifen kaum benützt, sinkt die Aufmerksamkeit der ortskundigen Lenker, womit für die Fussgänger das Gefahrenpotential erhöht wird.
- Der Fussgängerstreifen muss möglichst in der **Wunschlinie** liegen, da Fussgänger „Umwege“ nicht in Kauf nehmen und die Strasse insbesondere bei tieferen Fahrzeugfrequenzen nicht beim Fussgängerstreifen überqueren.
- Auf beiden Strassenseiten muss ein **geschützter, unüberfahrebarer Warteraum** vorhanden sein, damit die Fussgänger vor der Überquerung der Strasse in Ruhe die Verkehrssituation überblicken können.
- Bei Fussgängerstreifen ist eine **genügende Beleuchtung** erforderlich.
- Nach Möglichkeit (insbesondere wenn die Platzverhältnisse dies zulassen) sollte eine **Mittelinsel** vorhanden sein.
- Auf beiden Strassenseiten oder auf der Mittelinsel muss ein doppelseitiges Signal **„Standort eines Fussgängerstreifens“** (4.11) angebracht werden.

Gestützt auf die vorliegende Sachlage und diese Rahmenbedingungen sehen wir keine Notwendigkeit, ein separates Mehrjahresprogramm für Schulwegsicherungen einzuführen. Die von den Gemeinden eingereichten Ausbauwünsche sowie die aus der Unfallstatistik der Polizei hervorgehenden Unfallschwerpunkte fliessen in die jeweiligen Programme für den Kantonsstrassenausbau ein und werden dort angemessen berücksichtigt.

Wie aus einem Bericht der Fachhochschulen Olten und Burgdorf hervorging, sollten nur schon für die Substanzerhaltung der Kantonsstrassen ca. das doppelte Finanzvolumen investiert werden. Zudem müssen immer neue Aufgaben, wie die Umsetzung der eidgenössischen Lärmschutzverordnung oder der Unterhalt und die Erneuerung von Lichtsignalanlagen mit denselben Geldmitteln gelöst werden. Das Bau- und Justizdepartement würde natürlich eine entsprechende Erhöhung der Kredite begrüßen, damit die Umsetzung von dringend gewünschten und notwendigen Massnahmen rascher möglich ist. Aus finanzpolitischen Gründen ist allerdings eine noch stärkere Gewichtung der Schulwege kaum möglich und eine entsprechende Erhöhung der Budgets hat in Anbetracht der finanziellen Lage unseres Kantons wenig Aussicht auf Erfolg.

3.2 Massnahme 1

Die Überprüfung der Schulwege im Bereich der Kantonsstrassen auf ihre Sicherheit wird laufend wahrgenommen durch die Zusammenarbeit zwischen den kantonalen Amtsstellen (Patrouillentätigkeit der Polizei, Ausbauprogramme des Amtes für Verkehr und Tiefbau und Augenscheine des Leiters Verkehrsmassnahmen) und den Gemeindebehörden (Eingaben durch Schulbehörden) oder durch Eltern von Schulkindern. Eine abschliessende Auflistung (Kataster) der Schulwege ist nicht möglich, denn die Schulwege reichen schlussendlich von jedem Einzelgebäude innerhalb einer Ortschaft bis zum jeweiligen Schulhaus.

3.3 Massnahme 2

Gestützt auf die vorgenannten Vorbemerkungen ist ersichtlich, dass die Sicherheit des Langsamverkehrs, im Speziellen der Fussgänger und Radfahrer in Ortschaften eine angemessene Beachtung bei der Umsetzung von Strassensanierungen innerhalb der jeweiligen Jahresteilprogramme erfährt. Von einem speziellen Mehrjahresprogramm für Schulwegsicherungen ist abzusehen, da mehrheitlich kombinierte Massnahmen eine entsprechende Dringlichkeit erzeugen und die Realisierungschancen dadurch erhöht werden.

3.4 Massnahme 3

Eine Unterstützung der Gemeinden in ihren Bemühungen für sichere Schulwege erfolgt in Form von Beratungen einerseits im Rahmen der Ortsplanungen durch die Führung von Schulwegen abseits der stark befahrenen Strassen, andererseits aber auch durch Beratungen durch die kantonalen Abteilung Verkehrsmassnahmen und (oder) Beizug der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU). Dabei zeigt sich jedoch oftmals die Schwierigkeit, eine einfache und finanziell tragbare Lösung zu finden, welche sich mit den rechtlichen Auflagen vereinbaren lässt. Die Finanzierung der Strassen (inkl. Trottoiranlagen) ist in § 11 des kantonalen Strassengesetzes vom 24. September 2000 (BGS 725.11) geregelt. Eine weitere Unterstützung der Gemeinden durch den Kanton wäre nebst dem finanziellen und personellen auch ein Vollzugsproblem, da grundsätzlich alle Trottoiranlagen innerhalb des Gemeindegebietes sich zu einem Schulwegnetz ergänzen. Eine klare Abgrenzung wäre nicht möglich.

An der Trennung zwischen den Aufgaben der Gemeinde und dem Kanton ist deshalb gemäss Strassengesetz festzuhalten.

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.



Dr. Konrad Schwaller
Staatschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau KI/ks/mr
Amt für öffentliche Sicherheit
Aktuarin UMBAWIKO
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat