

Regierungsratsbeschluss

vom 29. Oktober 2007

Nr. 2007/1833

KR.Nr. A 118/2007 (DdI)

Auftrag Walter Gurtner (SVP, Däniken): Überprüfung von sämtlichen Strassenbeschilderungen, Verkehrsschildern, Ampelanlagen mit Radarkästen etc. an den Kantonsstrassen auf ihre Zweckmässigkeit und Richtigkeit für einen flüssigen und sicheren Verkehr (28.08.2007); Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, sämtliche Strassenbeschilderungen wie z.B. Verkehrsschilder, Höchstgeschwindigkeitstafeln, wie auch Ampelanlagen mit Radarkästen, Fussgängerstreifen, Bodenmarkierungen etc. an den Kantonsstrassen auf ihre Zweckmässigkeit, Lesbarkeit und Richtigkeit etc. für einen flüssigen und sicheren Strassenverkehrslauf zu überprüfen und ein Gesamtbeschilderungs- und Gesamtmarkierungskonzept gemäss Schweizerischem Strassenverkehrsgesetz auszuarbeiten und dem Kantonsrat die nötigen Vorlagen zum Beschluss zu unterbreiten.

2. Begründung

Als KMU-Automobilist bin ich beruflich viel auf den Solothurner Strassen unterwegs und stelle folgendes fest: Was sich diesbezüglich speziell im Niederamt, Olten und Umgebung in letzter Zeit abspielt, ist erschreckend. Die Strassenverkehrsbenützer werden täglich eingeschränkt und bewusst schikaniert, sei es mit neuen unnötigen Temporeduktionstafeln, nicht richtig funktionierenden Lichtampeln (dafür jedoch mit Radar ausgerüstet, und weitere sollen noch damit ausgerüstet werden), oder auch mit Stau verursachenden Pfortneranlagen u.Ä.. Die Fahrzeiten werden dadurch immer länger, und somit wird unnötig wertvolle Arbeitszeit vernichtet, was vor allem bei den KMU und Industriebetrieben fatale finanzielle Auswirkungen hat.

Beispiele Niederamt

- Bei der Kantonsstrasse ausgangs Schönenwerd in Richtung Gretzenbach ist die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h neu auf 60 km/h reduziert worden, und die dazwischen liegende 70 km/h-Tafel wurde auch noch durch eine 60 km/h-Tafel ausgewechselt, obwohl am Strassenverlauf nichts verändert wurde. Der neue Kreisel folgt erst nach ca. 1 km.
- Die Geschwindigkeit auf der Kantonsstrasse zwischen dem Dulliker Kreisel und Olten ist auf 50 km/h reduziert worden, obwohl dies eine breite Kantonsstrasse mit beidseitigem Trottoir und Velo-Mofafahrbahn ist. Was hat dies mit Sicherheit zu tun? Im Gegenzug dazu besteht jedoch seit Kurzem unbegreiflicherweise eine sehr gefährliche Ein- und Ausfahrt bei der neuen Coop-Tankstelle über das Trottoir und die Velo-Mofafahrbahn direkt auf die Kantonsstrasse.
- Von Aarau und Olten ist zudem je eine Pfortneranlage geplant, was sicher auch mit Temporeduktionen verbunden ist. Die einzige 80 km/h-Strecke zwischen Däniken und Dulliken wird ganz sicher wegen Ein- und Ausfahrten oder anderen Gründen auch noch reduziert.

Fazit: Die Kantonsstrasse zwischen Olten und Aarau wird in absehbarer Zeit nur noch mit 60/50 km/h befahrbar sein. Was hat das mit einem flüssigen Verkehrsverlauf zu tun?

Beispiele Olten

In und um Olten werden neue Verkehrsampeln errichtet, bestehende umgerüstet und zusätzlich mit Radaranlagen versehen, was von Herrn Ch. Vögeli vom AVT eigenartigerweise als «Entlastung Region Olten» bezeichnet wird. Was hat eine Radaranlage mit Verkehrsentslastung zu tun? Das ist doch eher eine Staatskassenfüllanlage.

Beispiele ganzer Kanton

- An diversen Orten hat es Verkehrssignalisationen, die nicht mehr stimmen, überflüssig, verwirrend oder nicht einzuhalten sind. (Beispiel: Kanalbrücke Obergösgen mit Höchstgeschwindigkeit 5 km/h).

Vierorts gibt es einen Schilderwald von alten mit neuen Tafeln vermischt. Tafeln trifft man oft auch an heiklen Stellen wie z.B. Kurven an. Es gibt viele schlecht lesbare und verschmierte Schilder oder schlecht ersichtliche Bodenmarkierungen, in die Fahrbahnen hinein hängende gefährliche Tafeln oder auch solche, die durch Bäume oder Sträucher verdeckt sind. Die in verschiedenen Höhen montierten Signalisationen sorgen zudem für weitere Verwirrung.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Zur Einleitung:

Die Kantonsstrassen bilden neben den Nationalstrassen das übergeordnete Verkehrsnetz, welches sich längenmässig in den letzten Jahren nicht wesentlich verändert hat. Hingegen verändern sich durch die laufenden Neuüberbauungen von Wohn- und Industriegebieten die Bedingungen für einen sicheren und leistungsfähigen Betrieb der Kantonsstrassen. Das Verkehrsverhalten, die Verkehrszunahme und Erschliessungen mit neuen Zufahrten (Ein-, Ausfahrten) zu Kantonsstrassen erfordern eine laufende Überprüfung der Markierung und Signalisierung. In diesem Zusammenhang müssen auch die parlamentarischen Aufträge über die Schulwegsicherung (im August 2004) und Massnahmen gegen Raser (im Dezember 2004) in die jeweilige Beurteilung mit einbezogen werden, welche primär die Verkehrssicherheit (auch der schwächeren Verkehrsteilnehmer) ins Zentrum rücken. Die vorhandenen Strasseninfrastrukturanlagen stossen oft an ihre Leistungsgrenzen. Die finanziellen Mittel für neue Verkehrsanlagen sind jedoch nur beschränkt vorhanden. Zudem sind diese oft rechtlich umstritten und deshalb nicht oder nicht rasch realisierbar. Vergleichsweise kostengünstige und schnell realisierbare Verkehrsmanagementsysteme bieten sich als Verkehrslösung an. Durch die Einführung eines Verkehrsmanagementsystems – Pfortneranlagen sind ein mögliches Element solcher Systeme – kann der vorhandene Verkehrsraum optimal bewirtschaftet werden.

Eine Überprüfung sämtlicher Signalisationen (insb. Höchstgeschwindigkeitstafeln) und Markierungen an den Kantonsstrassen auf ihre Zweckmässigkeit, Lesbarkeit und Richtigkeit für einen flüssigen und sicheren Strassenverkehrsablauf erfolgt im Rahmen der Kantonsstrassenbau-Teilprogramme sowie der flankierenden Massnahmen im Raum Solothurn und der Entlastung Region Olten. Eine Überprüfung der Signalisationen und Markierungen erfolgt zudem laufend:

- durch die Polizei im Rahmen ihrer Patrouillentätigkeit, durch die Verkehrsinstruktoren, die in den Schulen unterrichten, aber auch nach Unfällen;

- durch Gemeinde- und insbesondere Schulbehörden;
- durch Private und vor allem von Eltern von Schulkindern;
- durch die Dienststelle Verkehrsmassnahmen (z.B. im Rahmen von Augenscheinen).

Sämtliche Meldungen werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet, worauf die notwendigen Schritte in die Wege geleitet werden.

Bei allen baulichen und signalisationstechnischen Massnahmen sind, unter Beachtung der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen, die widersprüchlichen Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gegeneinander abzuwägen. Zur Sicherung der Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmer fordern die entsprechenden „Gruppierungen“ die Herabsetzung von Höchstgeschwindigkeiten, viele Fussgängerstreifen – gesichert durch Mittelinseln oder besser Lichtsignalanlagen. Fahrzeuglenker wollen (möchten) umgekehrt möglichst rasch zirkulieren und sind gegen die erwähnten Massnahmen. Im Speziellen gilt hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 4a der Verkehrsregelnverordnung 50 km/h in Ortschaften, 80 km/h ausserhalb von Ortschaften (ausgenommen Autobahnen und Autostrassen). Art. 22 der Signalisationsverordnung präzisiert, dass die Höchstgeschwindigkeit 50 generell dort angezeigt wird, wo auf einer Strassenseite die dichte Überbauung beginnt. Das Signal „Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell“ steht dort, wo keine der beiden Strassenseiten dicht überbaut ist. Als Zwischenlösung wird Höchstgeschwindigkeit 60 oder 70 angeordnet. Es gilt aber zu berücksichtigen, dass die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit möglichst nicht ständig wechseln soll (vgl. Ziff. 3.2. Gretzenbach). Zu erwähnen ist, dass auch viele Begehren für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit abgelehnt werden, so z. B. in Dulliken. Die Beibehaltung von Höchstgeschwindigkeit 70 ist gerechtfertigt, was aber bei den Initianten der Herabsetzung auf Unverständnis stösst.

3.2 Zu den Beispielen:

Kantonsstrasse in Gretzenbach; Auslöser für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von vorher 80 im östlichen Teil und 70 im westlichen Teil – war der neue Kreis in Gretzenbach, der ca. 1 km von der Gemeindegrenze Gretzenbach – Schönenwerd entfernt ist. Nebst den erwähnten allgemeinen Forderungen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit entsteht auf dem Daytona-Areal eine Tankstelle mit Shop. Private Ausfahrten wie Fussgänger-Querungen im Bereich Ballypark sowie eine geplante Neuüberbauung mit Erschliessung in die H5 unterhalb der Kirche führten dazu, dass der Ausschuss Verkehrsmassnahmen der Kantonalen Verkehrskommission wie auch die Einwohnergemeinde Gretzenbach diese Herabsetzung als richtig erachteten. Dieser Argumentation konnte sich das Departement des Innern anschliessen und erliess die entsprechende Verfügung. Neu gilt also in Gretzenbach einheitlich die Höchstgeschwindigkeit 60. Würden vorliegend nur für kurze Abschnitte diese Höchstgeschwindigkeit eingeführt und in den Zwischenstücken wieder höhere Geschwindigkeiten erlaubt, wäre ein noch grösserer Schilderwald die Folge. Viele Fahrzeuglenker wären überfordert, das ständig wechselnde Geschwindigkeitsregime wahrzunehmen. Geschwindigkeitsübertretungen und bei Radarkontrollen hohe Übertretungsquoten wären die Folge, was in der Bevölkerung auch nicht erwünscht ist und als grössere Schikane empfunden wird.

Höchstgeschwindigkeit 50 auf der H5 zwischen Dulliker-Kreis und Olten; Höchstgeschwindigkeit 50 wurde in diesem Straßenabschnitt im September 1991 verfügt und wegen der Überbauung „Weid“

als notwendig erachtet. Neuüberbauungen erfordern neue Ausfahrten und diese wiederum eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf den Kantonsstrassen. Gemäss Strassenverkehrsgesetzgebung ist – wie erwähnt – Höchstgeschwindigkeit 80 nur auf unüberbautem Gebiet d.h. im Ausserortsbereich zulässig. Bestehende Strecken mit Höchstgeschwindigkeit 80 können nur belassen werden, wenn keine weiteren Überbauungen vorgenommen werden, was vorliegend nicht zutrif.

Dulliken, Coop-Tankstelle; die Ein- und Ausfahrt der neuen Coop-Tankstelle über das Trottoir und den Radstreifen ist unproblematisch, weil eben die Höchstgeschwindigkeit auf der Kantonsstrasse auf 50 km/h herabgesetzt wurde. Zudem darf von sämtlichen Verkehrsteilnehmern erwartet werden, dass sie dort die nötige Vorsicht walten lassen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass neue Begebenheiten, wie z.B. eine Ein- und Ausfahrt, oftmals von den Benützern als gewöhnungsbedürftig resp. vorerst als störend empfunden werden.

Pförtneranlage in Aarau; in Aarau sind der Aargauerplatz und die angrenzenden Bereiche der Zufahrtsachsen in den Verkehrsspitzenzeiten stark überlastet. Dies zeigt sich in den täglichen Staus auf den Haupt- und Nebenachsen Richtung Aargauerplatz. Im Rahmen der notwendigen Instandsetzung soll dieser Bereich umgestaltet und verkehrstechnisch optimiert werden. Um eine Überlastung des Aargauerplatzes und dessen Zufahrtsbereiche zu vermeiden, soll der Verkehr auf den Zuflussachsen von Westen und von Süden in den Verkehrsspitzenzeiten gesteuert und allenfalls dosiert werden.

Pförtneranlagen und Verkehrsampeln in Olten; mit dem Gesamtverkehrsprojekt Entlastung Region Olten (ERO) soll das vorhandene Strassennetz in der Region Olten nachhaltig vom Verkehr entlastet werden. Neben den neuen Entlastungsstrassen in Olten und Wangen b. Olten sind auch flankierende Massnahmen auf dem vorhandenen Kantonsstrassennetz vorgesehen. Teil dieser flankierenden Massnahmen ist das Verkehrsmanagementsystem auf dem Basisnetz der Kantonsstrassen in Olten und Wangen b. Olten. Das Verkehrsmanagementsystem soll im Wesentlichen die Verkehrsmenge steuern und einen optimalen Verkehrsfluss in der Innenstadt von Olten ermöglichen. In Kombination mit Busspuren können die Lichtsignalanlagen den Bus optimal bevorzugen und damit auch die wichtige Anbindung an die SBB-Bahnhöfe in Aarau und Olten besser gewährleisten. Dank dieser Attraktivitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr (ÖV) wird der Modal Split zu Gunsten des ÖV positiv beeinflusst beziehungsweise die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gedämpft. Mit der Einführung der Verkehrsmanagementsysteme verändern sich die Reisezeiten für den MIV kaum – der Verkehrsstau wird nicht grösser sondern verlagert sich während den Verkehrsspitzenzeiten an die Stelle der Verkehrssteuerung. Ausserhalb dieser Spitzenbelastungen findet keine Verkehrsverlagerung statt.

Generell ist hinsichtlich Lichtsignalen sowie den Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlage bei diesen Anlagen Folgendes zu sagen: Die Erstellung und Finanzierung dieser Anlagen erfolgt durch die Kantonspolizei. Diese werden immer in Absprache (meistens auf Ersuchen) und im Einverständnis mit der jeweiligen Gemeinde und in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) getroffen. So liegt z.B. für die bereits erstellte Anlage beim USEGO-Knoten, bzw. die noch zu erstellenden Einrichtungen, ein Stadtratsbeschluss der Einwohnergemeinde Olten vor. Ebenfalls liegt ein Ersuchen des Gemeinderates von Winznau für die Sanierung der dortigen Lichtsignalanlage an der Gösgen- / Oltnerstrasse vor. Auch die seit längerer Zeit in Derendingen, Knoten Kreuzplatz, betriebene Anlage, wurde seinerzeit nach Rücksprache und im Einverständnis mit den verantwortlichen Gemeindebehörden erstellt.

Höchstgeschwindigkeit 5 auf der Kanalbrücke in Obergösgen; diese Höchstgeschwindigkeit wurde von der Atel als ehemalige Eigentümerin der Kanalbrücke gestützt auf Gutachten von Ingenieuren verlangt. Der Zustand dieser Brücke ist an der Grenze der Belastbarkeit und sie muss demnächst erneuert werden. Zur Vermeidung von Belastungsstössen durch schwere Fahrzeuge wird das Befahren für Lastwagen nur im gleichmässigen Schrittempo zugelassen. Die Signalisation von 5 km/h für Lastwagen ist deshalb aus Sicherheitsgründen, zur Vermeidung grösserer Schäden sowie um Haftungsfälle zu vermeiden bis zur Erneuerung der Brücke notwendig.

Unterhalt der Signalisationen und Markierungen; Signale und Bodenmarkierungen werden jeweils erneuert, wenn dies notwendig ist. Die Kosten hiefür betragen auf Kantonsstrassen ca. Fr. 300'000.- pro Jahr. Stehen z.B. mehrere Signale (oder Wegweiser) beieinander, werden aus Kostengründen nur diejenigen (alten) Schilder ausgewechselt, bei denen dies erforderlich ist. Signale müssen gemäss Art. 103 der Signalisationsverordnung so aufgestellt werden, dass sie rechtzeitig erkannt werden. Aus diesem Grund dürfen sie auch in unterschiedlicher Höhe montiert werden (z.B. in Steigungen). Verwitterte oder verschmierte Signale müssen ausgewechselt, schlecht sichtbare Markierungen erneuert werden. Signale dürfen nicht in den Strassenraum ragen und nicht durch Bepflanzung verdeckt werden. Die zuständigen Stellen bzw. Personen beheben die ihnen bekannten Mängel der genannten Art innert nützlicher Frist. So sind z.B. hinsichtlich der durch Bäume oder Sträucher verdeckten Signale Innerorts die Liegenschaftsbesitzer für das Schneiden der Hecken und Bäume verantwortlich. Ausserorts erfolgt das Zurückschneiden turnusgemäss durch die Kreisbauämter.

3.3 Fazit

Aus dem Gesagten wird die Strategie ersichtlich, nach welcher Signalisationen und Markierungen (Verkehrsmassnahmen) erlassen und unterhalten werden: Im Zentrum stehen einerseits die Strassenplanung und andererseits die geltende Strassenverkehrsrechtsordnung, nach deren Massgabe sämtliche Verkehrsmassnahmen auszurichten sind. Dabei spielen die örtlichen Verhältnisse (wie z.B. neue Überbauungen, Schulwegsicherung, Strassenzustand und -ausbau) jeweils eine wichtige Rolle. Dies kann bedeuten, dass an zwei Orten unterschiedliche Verkehrsmassnahmen getroffen werden, weil die beiden Orte nur auf den ersten Blick vergleichbar erscheinen. In diesem Sinne wird Gleiches nach Massgabe der Gleichheit gleich und Ungleiches nach Massgabe der rechtswesentlichen Verschiedenheit ungleich behandelt. Die speziellen örtlichen Verhältnisse können aber auch dazu führen, dass einzelne Fälle erst dann vollständig nachvollzogen werden können, wenn sämtliche Details der betreffenden Regelung bekannt sind, wie z.B. der oben angeführte Fall der Kanalbrücke Obergösgen gezeigt hat. Der Unterhalt der Verkehrsmassnahmen erfolgt nach der gebotenen Notwendigkeit.

Gestützt auf diese Sachlage sehen wir keine Notwendigkeit, die geforderte separate Überprüfung vorzunehmen und dem Kantonsrat eine entsprechende Vorlage zum Beschluss zu unterbreiten. Ein entsprechender Beschluss würde zudem eine flexible und rasche Anpassung an neue Verhältnisse verunmöglichen. Schliesslich wäre ein solcher Kantonsratsbeschluss auch systemwidrig. Beim Erlass von Verkehrsmassnahmen handelt es sich um eine eigentliche Vollzugsaufgabe von Bundesrecht. Damit würde der Kantonsrat, als gesetzgebende und oberste aufsichtsführende Behörde des Kantons, eine sachfremde und nicht stufengerechte Aufgabe übernehmen.

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Justizkommission

Verteiler

Amt für öffentliche Sicherheit – Reg. GG 0706
Polizei Kanton Solothurn
Amt für Verkehr und Tiefbau
Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat