

## **Regierungsratsbeschluss**

vom 7. Dezember 2009

Nr. 2009/2281

KR.Nr. I 124/2009 (BJD)

### **Interpellation Fraktion FdP: Veloverkehrsmassnahmen (23.06.2009)**

#### **Stellungnahme des Regierungsrates**

---

#### **1. Interpellationstext**

Bund, Kantone und Gemeinden fördern seit Jahren den Langsamverkehr. Der Langsamverkehr soll neben dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr als gleichwertige dritte Säule des Personenverkehrs verankert werden.

Der Kanton Solothurn hat eine eigentliche Langsamverkehrs-Offensive gestartet (vorallem in der Region Solothurn und Umgebung mit Hilfe der Regionalplanungsgruppe). Zudem beteiligt sich der Kanton Solothurn im Juni an der Aktion „bike to work“ 2009, nachdem im Juni 2008 von allen Teilnehmenden in der ganzen Schweiz 6.94 Millionen Kilometer Arbeitsweg mit dem Velo zurückgelegt wurden und damit ca. 1.1 Mio. Franken Treibstoffkosten sowie ca. 1291 Tonne CO<sub>2</sub> eingespart worden sind.

Mit dem Velo oder zu Fuss ist man auf kurze Distanz oft am schnellsten und erst noch kostengünstig und umweltschonend unterwegs. Darum startet die Region Solothurn die Langsamverkehrs-Offensive. Dabei werden die Planung und die baulichen Aktivitäten vom Kanton, der Stadt und den Agglomerationsgemeinden aufeinander abgestimmt.

Leider ist der Veloverkehrsteilnehmer eines der schwächsten Glieder im Personenverkehr und muss daher mit Veloverkehrsmassnahmen dringend geschützt werden. Der tragische Verkehrsunfall vom 30. April auf der Bielstrasse in Solothurn zwischen einem Lastwagen und einer Velofahrerin ist der dritte tödliche „Toter Winkel“-Unfall innert fünf Jahren (nach dem Kreuzplatz in Derendingen und der Kollision zwischen einem Velo und einem Kehrriechwagen in Subingen).

Wir bitten den Regierungsrat darum dringend, Veloverkehrsmassnahmen betreffend Gefahren im „Toten Winkel“ vorzunehmen und uns folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierungsrat bereit, als Sofortmassnahme dafür zu sorgen, dass an allen relevanten Lichtsignalanlagen Trixi Spiegel angebracht werden? (Was relevante LSA sind, sollte dem Kanton eigentlich bekannt sein und wo die grössten „Toter-Winkel“-Probleme bestehen, ist für den Kanton sicher voraussehbar.)
2. Mit welchen Kosten pro Spiegel ist zu rechnen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass bei LSA aufgeweitete Velostreifen markiert werden und ausreichende Velovorstarts programmiert werden?

4. Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass im Kreuzungsbereich auf Velostreifen rote Strukturbeläge angebracht werden?
5. Sind Aufklärungskampagnen für die „Tote-Winkel“-Problematik vorgesehen? Wenn ja, wie sehen diese aus?
6. Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass an allen kommunalen Lastfahrzeugen und bei den Bussen der öffentlichen Transportunternehmen Towispicks (Toterwinkelspiegel) montiert werden?
7. Welche weiteren fahrzeugseitigen Massnahmen könnten dazu führen, dass der Veloverkehr sicherer wird?

## **2. Begründung (Vorstosstext)**

### **3. Stellungnahme des Regierungsrates**

#### 3.1 Vorbemerkung

Wir bedauern den tragischen Unfall auf der Bielstrasse in Solothurn vom 30. April 2009 sehr.

Uns sind die Attraktivierung und die Erhöhung der Sicherheit des Langsamverkehrs bereits seit Jahren ein grosses Anliegen. Ein wesentlicher Teil der kantonalen Investitionen im Strassenbau dient dem Fuss- und leichten Zweiradverkehr (Langsamverkehr). Entsprechend decken sich die Anliegen des Vorstosses im Grundsatz mit den Zielen des Regierungsrates.

Im Bereich der Kantonsstrassen gibt es eine Vielzahl von Verkehrsknoten unterschiedlichster Knotentypen (Kreuzungen, Einmündungen usw.). Diese Verkehrsknoten werden laufend unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit geprüft und falls notwendig optimiert. Wichtige Grundlagen bei dieser Optimierung wie auch bei der Konzipierung von neuen Verkehrsknoten sind die einschlägigen und anerkannten Normen und Forschungsberichte sowie die polizeilich registrierten Unfallzahlen und Unfallprotokolle.

Zudem lässt das kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) zurzeit alle lichtsignalgesteuerten Verkehrsknoten bei Kantonsstrassen spezifisch hinsichtlich Sicherheit des leichten Zweiradverkehrs überprüfen. Die lichtsignalgesteuerten Knoten weisen in der Regel eine hohe Verkehrsmenge und komplexe Verkehrsströme mit verschiedenen Verkehrsteilnehmern aus und haben somit per se ein erhöhtes Konfliktpotential. Obwohl diese Überprüfung noch in Arbeit ist, lassen sich bereits erste Aussagen ableiten, auf welche im Folgenden bei der Beantwortung der Fragen eingegangen wird.

Der leichte Zweiradverkehr umfasst den Velo- und Motorfahrradverkehr und wird im Folgenden einfachheitshalber „Veloverkehr“ genannt.

#### 3.2 Zu Frage 1

Sogenannte Trixi-Spiegel können an Verkehrsknoten mit Lichtsignalanlagen auf Höhe der Ampeln montiert werden. Fahrzeugführer von Bussen und Lastwagen erhalten damit einen Blick in den toten Winkel ihres Fahrzeuges. Bevor sie nach rechts abbiegen sehen sie in diesem Hilfsspiegel, ob sich

auf der Seite ihres Fahrzeuges ein Velo befindet. Diese Spiegel können, wenn sie beachtet werden, mithelfen, Unfälle zu verhindern. Sie können insbesondere dann nützen, wenn beide Verkehrsteilnehmer an der Lichtsignalanlage warten und bei der Ampelstellung auf Grün losfahren wollen. Wenn der Lastwagen aber auf den Knoten zufährt oder wenn der Veloverkehr die wartende Kolonne rechts überholt, ist die Wahrscheinlichkeit im entscheidenden Augenblick via Spiegel einen Zweiradfahrer erkennen zu können, geringer. Auch diese Spiegel können keine hundertprozentige Sicherheit gewährleisten.

Erste Trixi-Spiegel an lichtsignalgesteuerten Verkehrsknoten entlang von Kantonsstrassen sind bereits montiert. Bei neuen Lichtsignalanlagen oder anstehenden Erneuerungen sind weitere Trixi-Spiegel in Planung. Wir sind zudem im Sinne einer Sofortmassnahme bereit, an bestehenden lichtsignalgesteuerten Verkehrsknoten mit schwierigen Abbiegebeziehungen Trixi-Spiegel montieren zu lassen.

### 3.3 Zu Frage 2

Ein Trixi-Spiegel kostet inkl. Montage rund Fr. 1'000.00. Dazu kommen noch die Kosten für den Unterhalt, welche jedoch im Vergleich zur Erstinvestition vernachlässigbar gering sind.

### 3.4 Zu Frage 3

Bei neuen lichtsignalgesteuerten Verkehrsknoten von Kantonsstrassen werden bereits seit mehreren Jahren in der Regel Velostoppsäcke (aufgeweitete Velostreifen) oder vorgezogene Velohaldebalken markiert. Die laufende Überprüfung der lichtsignalgesteuerten Knoten wird aufzeigen, ob eventuell bei älteren Lichtsignalanlagen diese Massnahme noch nachgeholt werden muss. Falls zweckmässig und ohne grössere bauliche Anpassungen realisierbar, werden die Massnahmen umgehend, bei grösseren Anpassungsarbeiten im Rahmen der ordentlichen Erneuerung der lichtsignalgesteuerten Knoten umgesetzt.

Bei der Dimensionierung von Lichtsignalanlagen wird bereits heute immer auch ein Vorgrün für Velofahrer geprüft und falls zweckmässig umgesetzt. Einen Vorstart für die Velofahrer beim Ampelwechsel auf Grün (Velovorgrün) geht häufig zulasten der Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsknotens. Zudem werden bei allen neuen Lichtsignalanlagen die Haldebalken für die Velofahrer vorgezogen oder sogar Velostoppsäcke eingerichtet, so dass der Velofahrer vor den Personen-, Lastwagen und Bussen anhalten kann. Der Velofahrer befindet sich dadurch bereits vor den anderen Fahrzeugen und kann wahrgenommen werden. Bei hohem Veloverkehr kann in Abwägung sämtlicher Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer an vereinzelt Lichtsignalanlagen ein Velovorgrün sinnvoll sein. Eine pauschale Einführung von einem Velovorgrün an sämtlichen lichtsignalgesteuerten Verkehrsknoten bei Kantonsstrassen erachten wir aber als unzweckmässig.

### 3.5 Zu Frage 4

Generell erscheint uns eine gewisse Zurückhaltung bei Markierungen und Signalisierungen angebracht, um einerseits die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf das Wesentliche nicht zu beeinträchtigen und andererseits die Wirkung der einzelnen Markierung oder Signalisierung an wichtigen bzw. noch wichtigeren Stellen nicht zu verwässern. Bei Kreuzungen wie auch bei Einmündungen mit grossen Verkehrsbelastungen wird bereits heute der Velostreifen an neuralgischen Stellen rot eingefärbt. Bei älteren Kreuzungen und Einmündungen mit hoher Verkehrsbelastung wird dies jeweils im Rahmen des ordentlichen Substanzerhaltes nachgeholt.

## 3.6 Zu Frage 5

Im Kanton Solothurn sind zurzeit keine expliziten Aufklärungskampagnen vorgesehen. Laufende Aufklärungen finden jedoch in verschiedenen Ausbildungskursen statt. So werden durch die Verkehrsinstruktoren der Polizei an den Schulen des Kantons Solothurn diese Fragen jährlich thematisiert und mit einem von der ASTAG zur Verfügung gestellten Lastwagen anschaulich demonstriert. Auch bei der Chauffeurausbildung ist dies ein wesentlicher Teil der Grundausbildung unter dem Sammelbegriff „Blicktechnik“. In Weiterbildungskursen von Chauffeuren wird diese Problematik ebenfalls thematisiert.

### 3.7 Zu Frage 6

Diese Frage wurde auch in der Stellungnahme des Regierungsrates zum überparteilichen Auftrag „Sicherheitsvorrichtungen für Nutzfahrzeuge“ thematisiert (RRB Nr. 2009/1475 vom 18. August 2009, KR. Nr. A 121/2009 (DDI)):

„Wie ein Lastwagen ausgerüstet sein muss, ist in der Bundesverordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge/VTS (SR 741.41) geregelt. In den letzten Jahren wurde die Verordnung ständig dem technischen Fortschritt angepasst. Der Frontspiegel, auch „Towispick“ genannt, ist in Artikel 112 VTS geregelt, im Einzelnen:

Lastwagen der Klassen N2 und N3 (> 3.5 t) müssen, zusätzlich zu den Rückspiegeln links und rechts aussen, mit einem Frontspiegel, links und rechts mit einem grosswinkligen Aussenspiegel beziehungsweise mit einem Weitwinkelspiegel und auf der dem Lenkrad gegenüberliegenden Seite mit einem Anfahr- und Rampenspiegel ausgerüstet sein. Ausnahme: Lastwagen der Klasse N2 mit einem Gewicht von > 3.5 t und < 7.5 t benötigen keinen Frontspiegel (Bestimmung in Kraft seit 1. Oktober 2005). Einen Anfahr- oder Rampenspiegel benötigen sie nur dann, wenn dieser in einer Höhe von mindestens 2 Metern über dem Boden angebracht werden kann (Bestimmung in Kraft seit 1. Oktober 1998, bzw. 1. Juli 2007).“

Die Forderungen nach einem optimierten Unfallschutz an Nutzfahrzeugen im Sinne des Vorstosses sind also bereits heute weitgehend erfüllt. Weitergehende Massnahmen an kantonalen Fahrzeugen sind nicht vorgesehen und an Bussen der vom Kanton konzessionierten Busunternehmen nicht vorgeschrieben.

### 3.8 Zu Frage 7

Ein Abbiegeassistent erkennt über seitlich am Lastwagen angebrachte Sensoren Velofahrer im Seitenraum und warnt den Lastwagenfahrer über ein Signal. Ein Abbiegeassistent für Lastwagen könnte die Sicherheit für den Veloverkehr erhöhen, dieser ist noch nicht vorgeschrieben. Eine Forderung nach einem (bundes)gesetzlichen Obligatorium für einen Abbiegeassistenten ist im heutigen Zeitpunkt nicht zu erfüllen, weil zurzeit nur ein einziger Hersteller von Lastwagen dieses technische System anbietet. Wir sind jedoch bereit, ein Schreiben an die zuständigen Organe des Bundes zu verfassen, worin eine Aufnahme des Abbiegeassistenten in die VTS geprüft werden soll.



Andreas Eng  
Staatschreiber

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau (RS/st)

Amt für Umwelt

Amt für Raumplanung

Amt für öffentliche Sicherheit

Motorfahrzeugkontrolle

Polizei Kanton Solothurn

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat