

Regierungsratsbeschluss

vom 7. Dezember 2009

Nr. 2009/2304

KR.Nr. A 122/2009 (BJD)

Auftrag überparteilich: Vermeidung von Unfällen im Toten Winkel (23.06.2009) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Kanton legt einen detaillierten Massnahmenplan vor, wie der Gefahr der „Toten Winkel Unfälle“ (Lastwagen/Velo) in Zukunft begegnet werden kann und welche Schutzmassnahmen in welchem Zeitrahmen flächendeckend umgesetzt werden.

Folgende Punkte sollten berücksichtigt und auf eine rasche Realisierung überprüft werden:

- Vermeidung der Kombination geradeaus und rechts bei Vorsortierungen
- Trixispiegel
- Durchgehender Strukturbelag für Velostreifen im Kreuzungsbereich
- Vorsprung der Velofahrer beim Ampelwechsel auf Grün
- Konfliktsignal (gelb blinkend) auch bei Querung von Velostreifen (nicht nur bei Querung von Fussgängerstreifen)
- Velo-Stoppsäcke, vorgezogene Velohaltebalken
- Aufklärungskampagne zum „Toten Winkel“

2. Begründung

Am 30. April 2009 wurde in Solothurn eine junge Frau getötet. Einmal mehr handelt es sich um einen Unfall (Lastwagen/Velo), verursacht durch einen sogenannten „Toten Winkel Unfall“. Leider kommen solche schrecklichen Unfälle immer wieder vor. Es braucht daher dringend umfassende Sicherheitsmassnahmen und eine detaillierte Überprüfung des gesamten Strassennetzes auf die Sicherheit der Zweiradfahrer im Hinblick auf die Problematik des „Toten Winkels“.

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 dienen dem Fuss- und leichten Zweiradverkehr (Langsamverkehr). Entsprechend decken sich die Anliegen des Vorstosses 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 Einzelne Massnahmen

3.2.1 Kombination geradeaus und rechts bei Vorsortierungen

Diese Kombination stellt den Regelfall dar. Eine Vermeidung dieser Kombination würde getrennte Fahrstreifen bedingen. Dieser Platz steht in den allermeisten Fällen nicht zur Verfügung oder ist aufgrund des Veloverkehrs auch nicht erforderlich.

3.2.2 Trixispiegel

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.

3.2.3 Durchgehender Strukturbelag

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.

3.2.4 Velovorgrün

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 Haltebalken 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.

3.2.5 Konfliktsignal

Gemäss schweizerischer Signalisationsverordnung müssen Lichtsignalanlagen das Zusammentreffen von Fahrzeugen aus verschiedenen Richtungen, ausser von Linksabbiegern mit dem Gegenverkehr und abbiegenden Fahrzeugen mit dem Fussgänger auf der Querstrasse, verhindern. Das angeregte gelb blinkende Konfliktsignal bei der Querung von Velostreifen sieht das schweizerische Strassenverkehrsrecht nicht vor. Eine Änderung müsste auf Bundesebene angeregt werden und kann nicht kantonal eingeführt werden.

3.2.6 Velostoppsäcke

Bei neuen lichtsignalgesteuerten Verkehrsknoten von Kantonsstrassen werden bereits seit mehreren Jahren in der Regel Velostoppsäcke (aufgeweitete Velostreifen) oder vorgezogene Velohaltebalken 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.

3.2.7 Aufklärungskampagne

Im Kanton Solothurn sind zurzeit keine expliziten Aufklärungskampagnen vorgesehen. Laufende Aufklärungen finden jedoch in verschiedenen Ausbildungskursen statt. So werden durch die Verkehrsstrukturen 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.

4. Antrag des Regierungsrates

Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut:

Das bestehende Massnahmenkonzept wird umgesetzt und weiterentwickelt, soweit es in der Praxis erforderlich ist und die gesetzlichen Vorschriften es zulassen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (RS/st)
Amt für öffentliche Sicherheit
Motorfahrzeugkontrolle
Polizei Kanton Solothurn
Aktuarin UMBAWIKO (ste)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat