

Regierungsratsbeschluss

vom 31. August 2010

Nr. 2010/1559

KR.Nr. K 106/2010 (BJD)

Kleine Anfrage Philipp Hadorn (SP, Gerlafingen): Aktuelle Kreiselpolitik im Kanton Solothurn (30.06.2010) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

In den vergangenen Monaten konnte bei der Anpassung von Verkehrsführungen festgestellt werden, dass Kreisel oder Lichtsignalanlagen während Provisorien und definitiver Einführung sehr unterschiedlich eingesetzt wurden; dies beispielsweise bei den Anpassungen der Verkehrsführungen Bahnhofplatz Solothurn, Jumbo/Ipsomed, Migros Langendorf oder Bürgerspital Solothurn.

Der Regierungsrat wird beauftragt, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Nach welchen Kriterien werden Kreisel oder Lichtsignalanlagen eingesetzt?
2. Warum werden Kreisel, die sich als Provisorium während Bauarbeiten bestens bewährt haben, wieder aufgehoben und durch Lichtsignalanlagen ersetzt?
3. Wie stellt sich die Situation der Kosten (Investition und laufende Rechnung) von Kreisel und Lichtsignalanlagen im Vergleich längerfristig dar (Baukosten, Unterhalt und Betrieb)?
4. Wer entscheidet nach welchen Erwägungen und unter Einbezug welcher Meinungsträger und -innen, ob ein Kreisel oder eine Lichtsignalanlage erstellt wird?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Zu Frage 1

Die Kriterien zur Festlegung der geeigneten Knotenform sind in den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) beschrieben. Wesentliche Einflussgrössen sind:

- Befahrbarkeit
- Leistungsfähigkeit (Knoten- und Netzbetrachtung)
- Sicherheit, im Speziellen auch Führung der Fussgänger und Zweiradfahrer

- örtliche Verhältnisse, Platzverhältnisse, Gestaltung (städtebauliche Kriterien)
- Anzahl Verkehrsbeziehungen, welche sichergestellt werden müssen und allenfalls bevorzugt behandelt werden sollen
- Führung und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, im Speziellen auch die Möglichkeit zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- Funktion des Knotens als Teil eines Verkehrsmanagement-Systems (LSA kann Lenkungsfunktion übernehmen)
- Begreifbarkeit der Verkehrsführung
- Investitions- und Unterhaltskosten.

3.2 Zu Frage 2

Während den Bauphasen treten an Knoten häufig andere Verkehrsbelastungen und Verkehrsbeziehungen auf als im Endzustand. Verkehrsprovisorien werden aufgrund dieser Belastungen und Beziehungen festgelegt. Oft können infolge der Bauabläufe auch nicht alle Verkehrsteilnehmer ausgewogen berücksichtigt werden. Diese Konzessionen können kurzfristig in Kauf genommen werden, sind aber für den Endzustand nicht vertretbar.

Beispielsweise können im Fall Bahnhofplatz in Solothurn die Fussgängerströme, die Führung der ASm-Bahnlinie (Bipperli) und die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Verkehr während den Bauphasen nicht mit dem endgültigen Zustand verglichen werden. Verkehrsberechnungen haben gezeigt, dass das Kreiselregime wegen der ASm-Bahnführung und den Fussgängerströmen im Endzustand eine zu geringe Leistungskapazität ausweisen würde und daher unzureichend wäre.

3.3 Zu Frage 3

Die Investitions- und auch Unterhaltskosten variieren im Einzelfall sehr stark, weshalb nachfolgend keine Richtgrössen bekannt gegeben werden können. Sie sind wesentlich abhängig davon, welche Kriterien (siehe auch Ziff. 3.1) mit welcher Gewichtung erfüllt werden müssen und ob Verkehrsanlagen gesamthaft (z. B. Ausbau mit Spurerweiterungen) ausgebaut oder nur einzelne Teile davon (z. B. neuer Deckbelag) erneuert werden müssen.

Sofern an einem bestehenden Knoten eine Lichtsignalanlage innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche erstellt werden kann, sind deren Erstellungskosten in der Regel wesentlich geringer als ein Knotenumbau zu einem Kreisel. Es kann andererseits aber auch sein, dass ein Kreisel – infolge des geringeren Flächenbedarfs gegenüber einer Lichtsignalanlage mit vielen Vorsortierspuren – wesentlich geringere Erstellungskosten aufweist. Daher kann auch nicht eine generelle Aussage abgeleitet werden, welche Knotenform wirtschaftlicher ist und die Kosten müssen jeweils im Einzelfall ermittelt und verglichen werden.

Oftmals führen nicht Kostenüberlegungen alleine zur Wahl einer bestimmten Knotenform, da andere Kriterien mitbestimmend sind (Beurteilung der Kosten-Wirksamkeit). So sprechen zum Beispiel die

Leistungsfähigkeit, die Verkehrssicherheit und die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs für eine Lichtsignalanlage oder städtebauliche Kriterien und der bessere Verkehrsfluss für einen Kreisel.

3.4 Zu Frage 4

Für den Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen im Eigentum des Kantons ist das Bau- und Justizdepartement, vertreten durch das Amt für Verkehr und Tiefbau, zuständig. Die Entscheidung über die gewählte Verkehrslösung erfolgt auf Grund fachlicher Kriterien (z. B. Leistungsberechnungen) unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und Interessensvertreter und unter Beizug von Fachpersonen (Projektingenieure, Verkehrsplaner) sowie wirtschaftlicher Überlegungen durch das zuständige Amt.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (pk/ga) (2)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat