

Regierungsratsbeschluss

vom 26. Januar 2015

Nr. 2015/126

KR.Nr. I 163/2014 (BJD)

Interpellation Barbara Wyss Flück (Grüne Solothurn): Unfallverhütung auf Kantonsstrassen (05.11.2014) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Am 9. Oktober 2014 ereignete sich auf der Weissensteinstrasse in Langendorf ein tödlicher Unfall. Eine Rentnerin wurde auf dem Fussgängerstreifen von einem Lastwagen erfasst und verstarb noch auf der Unfallstelle. Leider handelt es sich bereits um den zweiten Unfall mit Todesfolge auf diesem Streckenabschnitt innert kurzer Zeit.

Wir bitten den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um Beantwortung folgender Fragen.

1. 25-30% des Kantonsstrassennetzes liegen im Siedlungsgebiet. Bei wie vielen Strassenabschnitten und welchen wurde eine Schwachstellenanalyse durchgeführt um die Sicherheit zu erhöhen?
2. Wie viele Strassenabschnitte wurden seit der Interpellation Urech (I 104/2011 vom 22.6.11) „Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei Kantonsstrassen im Siedlungsraum“ detaillierter überprüft?
3. Wie und mit welchen Massnahmen wurde reagiert, wann und wie wurden diese umgesetzt?
4. Welche Evaluationen liegen bereits vor oder sind vorgesehen?
5. Wie läuft die Zusammenarbeit des Kantons mit den Gemeindebehörden bei der Umsetzung von Massnahmen?
6. Wie schätzt der Regierungsrat die Gefahrensituation der Weissensteinstrasse von Solothurn nach Oberdorf ein?
7. Im unteren Teil wird die Fussgängerquerung mit Ampeln gesichert. Wäre dies allenfalls auch im oberen Teil möglich?
8. Wie viele Unfälle, mit Personenschaden, haben sich die letzten 5 Jahre auf Kantonsstrassenabschnitten im Siedlungsgebiet ereignet?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Zu den Fragen

3.1.1 Zu Frage 1:

25-30% des Kantonsstrassennetzes liegen im Siedlungsgebiet. Bei wie vielen Strassenabschnitten und welchen wurde eine Schwachstellenanalyse durchgeführt um die Sicherheit zu erhöhen?

Schwachstellenanalysen bezüglich des Potentials zur Erhöhung der Sicherheit wurden und werden auf dem gesamten Kantonsstrassennetz in unterschiedlicher Tiefe durchgeführt. Der Fokus detaillierter Analysen liegt bei den sogenannten Unfallschwerpunkten. Eine Stelle im Strassennetz gilt als Unfallschwerpunkt, wenn die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden der letzten drei Jahre innerhalb eines bestimmten Suchperimeters den Grenzwert übersteigt. Durchmesser des Perimeters und die Grenzwerte sind nach Strassentyp unterschiedlich und sind in der VSS-Norm SN 641 724 "Strassenverkehrssicherheit; Unfallschwerpunkt-Management (BSM)" festgelegt.

Einerseits wird damit bei der Planung sämtlicher Sanierungs- und Ausbauprojekten auf Kantonsstrassen aufgrund der Strassenunfalldaten die Qualität der Verkehrssicherheit beurteilt. Die entsprechenden Projekte werden jeweils mit der Mehrjahresplanung Strassenbau dem Kantonsrat unterbreitet.

Andererseits wurde im letzten Jahr die Überprüfung sämtlicher Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen abgeschlossen. Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fussgängerstreifen bilden einen Schwerpunkt der Mehrjahresplanung Strassenbau 2015 - 2018.

Zudem wurden im Rahmen der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation systematisch Schwachstellenanalysen durchgeführt. Sie bildeten u. a. die Grundlage für die Definition der Massnahmen. Auch diese Projekte sind in der Mehrjahresplanung enthalten.

Die Sicherheitsdefizite auf dem Kantonsstrassennetz im gesamten Siedlungsgebiet sind aus heutiger Sicht somit grundsätzlich bekannt. Sie werden im Rahmen der Umsetzung der Mehrjahresplanung sukzessive nach deren Dringlichkeit und Finanzierbarkeit behoben.

3.1.2 Zu Frage 2:

Wie viele Strassenabschnitte wurden seit der Interpellation Urech (I 104/2011 vom 22.6.11) „Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei Kantonsstrassen im Siedlungsraum“ detaillierter überprüft?

Seit September 2011 wurden rund 50 grössere Sanierungsmassnahmen ausgeführt, welche Elemente zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beinhalten. Bei diesen Projekten wurde die Verbesserung der Verkehrssicherheit mittels Massnahmen bezüglich der Strassenraumgestaltung überprüft und umgesetzt.

3.1.3 Zu Frage 3:

Wie und mit welchen Massnahmen wurde reagiert, wann und wie wurden diese umgesetzt?

Bei den unter Ziffer 3.1.2 erwähnten Massnahmen handelt es sich um folgende Objekte:

Gemeinde	Projekt	Massnahmen	Umsetzung
Balsthal	Baslerstrasse	Deckbelagssanierung ausserorts mit Radstreifen bergwärts	2013
Balsthal	Falkensteinerstrasse	Belagssanierung und Umgestaltung, Fussgängermittelinsel	2013
Balsthal	St. Wolfgangstrasse	Umgestaltung und Sanierung, Fussgängerquerung, Gehwegergänzung	2014
Bättwil	Hauptstrasse	Strassensanierung Zentrum, Witterswilerstrasse bis Kreisschule, einseitiger Radstreifen	2013
Beinwil	Passwangstrasse	Strassensanierung Passwangstrasse, Haus Nr. 273 bis Rest. "Reh", Ergänzung Trottoir	2013
Biberist	Bernstrasse	Bahnübergang RBS mit Velomassnahmen	2014
Biberist	Solothurnstrasse	Betonstrassensanierung mit komb. Bus- / Velospur	2014
Boningen / Olten	Aarburger- / Boningerstrasse	Belagssanierung mit Verbreiterung Radstreifen, Linksabbieger und Attraktivierung Velorouten 5 + 8	2014
Buchegg; Mühledorf	Sternenkreuzung	Schulwegsicherung und Neubau Bushaltestelle	2014
Büsserach	Wahlenstrasse innerorts mit Verbreiterung Lüsselbrücke	Belagssanierung, Linienführung verbessert, Einlenker korrigiert, Verbreiterung Trottoir	2014
Dornach	Gempenstrasse	Geschützter Fussgängerstreifen	2011
Dornach	Bruggweg	Radstreifen, Verbesserung Sichtweiten bei Querungshilfe	2013
Dornach	Bruggweg	Radstreifen	2014
Erlinsbach	Stüsslingerstrasse	Gehwegausbau, Fussgängermittelinsel, Fahrbahnhaltstelle	2014
Gretzenbach	Köllikerstrasse / Hasingasse	Fussgängermittelinseln, Abbiegehilfen, Radstreifen bergwärts, behindertengerechte Bushaltestellen	ab 2012
Günsberg	Sanierung Dorfplatz	Postautowendeplatz	2013
Günsberg	Kirchgasse	Gehwegneubau	ab 2014
Hägendorf	H5	Kreiselbau, Umbau Knoten Hafenstrasse mit definitiven Bushaltestellen, Fussgängermittelinseln	bis 2014
Härkingen	Gunzgerstrasse	Neubau Brücke A1 mit Radstreifen und komb. Rad- / Gehwegen, Temporeduktion von 80 auf 60 km/h, Aufwertung mit Bepflanzung	2011 - 2012
Härkingen	Neuendörferstrasse / Usserdorf	Einfahrtstore Süd / West und Umgestaltungsmassnahmen	2013
Horriwil	Subingen- / Hauptstrasse	Gehwegausbau, Fussgängerübergang	2013
Kappel	Mittelgäustrasse	Umgestaltung, Einfahrtstore, Kernfahrbahn, Fussgängermittelinsel, behindertengerechte Fahrbahnhaltstelle	2013 - 2014
Kestenholz	Gäustrasse	Umgestaltung, Gehwegausbau, Fussgängermittelinseln, Schulwegsicherung, behindertengerechte Bushaltestellen	2011
Kestenholz	Oensingerstrasse Sanierung und Kreiselneubau	Belagssanierung mit definitivem Kreiselbau, Radstreifen, Fussgängermittelinseln, Abbiegehilfe Schulweg, behindertengerechte Bushaltestellen	2014
Kienberg	Saalstrasse	Ausbau Gehweg Dorf Süd	2013

Gemeinde	Projekt	Massnahmen	Umsetzung
Langendorf	Sanierung Rüttenenstrasse	Belagssanierung mit Agglo-Massnahme: Einfahrtstor	2014
Lostorf	Hauptstrasse	Belagssanierung und Umgestaltung kombiniert mit Agglo-Massnahmen: Fussgängermitteleinseln, Abbiegehilfen, Einfahrtstor, behindertengerechte Bushaltestellen	ab 2014
Matzendorf	Dorfstrasse	Gehwegverbreiterung	2014
Messen	Knoten Hauptstrasse - Ramsernstrasse	Provisorische Bushaltestelle, Verkehrsmassnahmen	2014
Nennigkofen	Umgestaltung Lüterkofenstrasse	Belagssanierung, Fussgängersicherungen mit verkehrsberuhigenden Massnahmen und Trampelpfad	2014
Niedergösgen	Oltnenstrasse	Agglo-Massnahme: Radstreifenergänzung, Aufwertung Ortseinfahrt, Temporeduktion von 80 auf 60 km/h	2014
Oberbuchsitzen	Jurastrasse / Bahnhofstrasse	Agglo-Massnahme: Sicherung Fussgängerquerung, verkehrstechnische Massnahmen	2014
Oberbuchsitzen, Egerkingen, Hägendorf, Rickenbach	Betonstrassensanierung H5	Sanierung, Fussgängermitteleinsel, separater komb. Rad- / Gehweg Egerkingen - Hägendorf, Radstreifen und -wege	2011 - 2014
Oberbuchsitzen, Niederbuchsitzen	Jurastrasse / Berggäustrasse	Agglo-Massnahme: Radstreifen bergwärts	2014
Obergösgen	Aarauerstrasse	Belagssanierung und Agglo-Massnahme: Grundwasserschutzmassnahmen und Radstreifen bergwärts	2011 - 2013
Obergösgen, Lostorf	Knoten Kreisschule	Agglo-Massnahme: Knotenumgestaltung, Querungssicherung, Gehwegausbau	2014
Olten	Ziegelfeldstrasse (H5)	Belagssanierung und Umgestaltung komb. mit ERO: Mehrzweckstreifen, Fussgängermitteleinsel, Aufwertung durch Bepflanzung, direktere Führungen des Langsamverkehrs	ab 2014
Rechterswil	Dorfstrasse	Sanierung Bushaltestelle, behindertengerecht	2013
Rickenbach	Mühlegasse	Langsamverkehrsunterführung SBB	2013
Seewen	Bushof	Behindertengerechter Ausbau	2014
Selzach	H5	Knoten Haag, Erneuerung Lichtsignalanlage	2013
Solothurn	Bahnhofplatz	Spuranpassungen zwecks Verbesserung für LV	2014
Starrkirch-Wil / Dulliken	Wilerweg	Deckbelagssanierung mit Bodenwelle Dorfeinfahrt	2014
Stüsslingen	Hauptstrasse	Belagssanierung mit Gehwegausbau	ab 2013
Trimbach	Hauensteinstrasse	Deckbelagssanierung mit Radstreifen bergwärts	2011 / 2014
Trimbach	Baslerstrasse (H2)	Belagssanierung und Umgestaltung komb. mit ERO und Agglo-Massnahme: Fussgängermitteleinseln, breiteren Radstreifen, Abbiegehilfen, Aufwertung mit Bepflanzung, behindertengerechte Bushaltestellen	ab 2011
Trimbach	Winznauerstrasse	Abbiegespuren mit Verbreiterung komb. Rad- / Gehweg, Fussgängermitteleinsel	2012
Wangen b.O.	Dorfstrasse (H5)	Belagssanierung und Umgestaltung komb. mit ERO: Querungs- und Abbiegehilfen, Aufwertung mit Bepflanzung, LKW-Beschränkung auf Zubringer, behindertengerechte Bushaltestellen	bis 2014

Gemeinde	Projekt	Massnahmen	Umsetzung
Winznau	Oltnerstrasse	Belagssanierung und Umgestaltung komb. mit ERO und Agglo-Massnahme: Kreisel, Fussgängermitteinsel komb. mit Velolinksabbieger, Radstreifen bergwärts, behindertengerechte Bushaltestellen	2011 - 2013
Winznau	Gösgerstrasse	Belagssanierung und Umgestaltung komb. mit ERO und Agglo-Massnahme: Ausbau Gehweg, Radstreifen bergwärts, Fussgängermitteinsel, Abbiegehilfen, Kernfahrbahn, behindertengerechte Bushaltestellen	ab 2014
Witterswil	Ettingerstrasse	Neubau Einfahrtstor mit Querungshilfe	2011
Wolfwil	Vordere Gasse	Deckbelagssanierung mit Bodenwelle Dorfeinfahrt	2011

3.1.4 Zu Frage 4:

Welche Evaluationen liegen bereits vor oder sind vorgesehen?

Umfassende, wissenschaftlich fundierte Evaluationen der Wirksamkeit der umgesetzten Massnahmen wurden bisher vom zuständigen Amt für Verkehr und Tiefbau weder in Auftrag gegeben noch selbst durchgeführt. Die Überprüfung der Wirksamkeit von Massnahmen erfolgt pragmatisch in der Feststellung der Veränderung des Fahrverhaltens der Verkehrsteilnehmer sowie der Unfallhäufigkeit und Unfallursachen und allfälligen Rückmeldungen der Beteiligten. Insbesondere durch die

- Polizei im Rahmen ihrer Patrouillentätigkeiten, bei Unfällen oder bei Radarkontrollen;
- Verkehrsinstruktoren, die in den Schulen unterrichten;
- Gemeinde- und insbesondere Schulbehörden;
- Privaten, vor allem Eltern von Schulkindern;
- Mitarbeitenden des Amtes für Verkehr und Tiefbau (z. B. im Rahmen von Augenscheinen).

Zudem befasst sich die Kantonale Verkehrskommission regelmässig mit der Beurteilung der aktuellen Verkehrssicherheitssituation.

3.1.5 Zu Frage 5:

Wie läuft die Zusammenarbeit des Kantons mit den Gemeindebehörden bei der Umsetzung von Massnahmen?

Die Gemeindebehörden sind in den Prozess der Projektentwicklung eingebunden. Allerdings werden Massnahmen im Bereich der Strassenraumgestaltung wie Einfahrtsbremsen, Fussgängerzuschutzzinseln, Gehwegergänzungen, Radstreifen, Verzahnung von Vorplätzen aber auch verschieben von Bushaltestellen, verengen von Einmündungen etc. immer öfter als unnötige Kostentreiber in Frage gestellt. Dies sowohl von den Gemeindebehörden und betroffenen Grundeigentümern wie auch von politischen Parteien. Dies bedingt sehr oft das Eingehen von Kompromisslösungen, oft zu Lasten der angestrebten Verbesserung der Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

3.1.6 Zu Frage 6:

Wie schätzt der Regierungsrat die Gefahrensituation der Weissensteinstrasse von Solothurn nach Oberdorf ein?

Der tödliche Unfall vom 9. Oktober 2014 auf dem erwähnten Fussgängerstreifen in Langendorf ist gemäss der Beurteilung der Kantonspolizei Solothurn nicht auf ein Sicherheitsdefizit im Bereich des Fussgängerstreifens zurückzuführen.

Die systematische Überprüfung der Fussgängerstreifen an der Weissensteinstrasse von Solothurn bis Oberdorf hat einzig ein Defizit beim Fussgängerstreifen beim Restaurant Chutz in Langendorf aufgezeigt. Dieses Defizit wurde mit der Verschiebung der Bushaltestelle zum Restaurant National behoben.

Unfallschwerpunkte auf der Weissensteinstrasse sind gemäss Unfallstatistik des Kantons Solothurn keine vorhanden. Uns sind aufgrund dieser Feststellungen auf dem erwähnten Strassenabschnitt keine besonderen Gefahrensituationen bekannt.

3.1.7 Zu Frage 7:

Im unteren Teil wird die Fussgängerquerung mit Ampeln gesichert. Wäre dies allenfalls auch im oberen Teil möglich?

Die Fussgänger- und Fahrzeugfrequenzen sowie die vielen Abbiegemanöver (aus Richtung Solothurn zum Ladendorf sowie beim Bahnübergang aus Richtung Bellach nach Langendorf / Oberdorf oder Solothurn und umgekehrt) rechtfertigen an den Knoten im unteren Teil Lichtsignalanlagen. Die entsprechenden Voraussetzungen sind im oberen Teil der Weissensteinstrasse in Langendorf sowie in Oberdorf nicht gegeben.

3.1.8 Zu Frage 8:

Wie viele Unfälle, mit Personenschaden, haben sich die letzten 5 Jahre auf Kantonsstrassenabschnitten im Siedlungsgebiet ereignet?

Die Unfallstatistik des Kantons Solothurn zeigt, unter Berücksichtigung des stetig zunehmenden Verkehrsaufkommens, in der Zeitspanne vom 01.01.2009 bis 31.12.2013 folgende Unfälle mit Personenschaden auf:

Maximale Schwere	Total	2009	2010	2011	2012	2013
Unfälle mit Personenschaden	1'405	306	295	306	255	243
Unfälle mit Leichtverletzten	1'228	270	257	268	220	213
Unfälle mit Schwerverletzten	164	34	37	36	32	25
Unfälle mit Getöteten	13	2	1	2	3	5

Im Mehrjahresvergleich kann festgestellt werden, dass die Anzahl an Verkehrsunfällen und damit insbesondere auch die Personenschäden abgenommen haben.

Die Unfallzahlen sind gemäss Beurteilung der Kantonspolizei Solothurn nicht als alarmierend zu werten. Die Unfallzahlen mit Personenschäden sind vergleichbar mit den Zahlen anderer Kantone.



Andreas Eng
Staatschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (was/rom) (2)
Departement des Innern
Polizei Kanton Solothurn
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat