

Regierungsratsbeschluss

vom 6. Mai 2019

Nr. 2019/758

KR.Nr. K 0042/2019 (BJD)

Kleine Anfrage Felix Glatz-Böni (Grüne, Bellach): Hilferuf an die Regierung im Umgang mit dem AVT Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Nachdem der Baudirektor anlässlich der Debatte zur IP 053/2018 Barbara Wyss "Lärmsanierungen im Kanton Solothurn" nicht eingehen wollte auf die von mehreren KR- Mitgliedern geäusserten Klagen und Hilferufe über die Zusammenarbeit mit dem AVT in diversen Einwohnergemeinden, gelange ich an die Regierung mit der Bitte, hier helfend einzugreifen.

Allgemeiner Eindruck

Das AVT berücksichtigt die gut legitimierten Wünsche und Bedürfnisse von Gemeinden und deren Einwohner und Einwohnerinnen in wesentlichen Belangen nicht, obwohl diese der Sicherheit, der Lärminderung und der Förderung des Langsamverkehrs dienen.

Konkretes

Durchgehender Rechtsvortritt in Bellach mit positiven Auswirkungen.

Bellach ist ein Dorf mit fast durchgehendem Rechtsvortritt, auch auf der Kantonsstrasse nach Lommiswil. Die Wirkung dieser Vortrittsregelung sind angepasste Geschwindigkeiten im ganzen Gemeindegebiet, da die meisten Strassenbenützer und Strassenbenützerinnen stete Vorsicht walten lassen (müssen).

Fusswegsicherheit

In Bellach verlangte die Gemeinde jahrzehntelang nach einem die Ost- und Westseite der auch als Schulweg dienenden Lommiswilerstrasse verbindenden Fussgängerstreifen beim Beginn des Aufstiegs der Strasse Richtung Lommiswil. Mit Hinweis auf bestehende Normen wurde dieser der Gemeinde jahrelang immer wieder neu verwehrt - letztes Jahr jedoch plötzlich dennoch eingerichtet.

Rechtsvortritt

Im Rahmen von durchgeführten Belagsarbeiten will das AVT das Vortrittsregime gegen den Willen des Gemeinderates verändern und auf dem durch Siedlungsgebiet (vorwiegend Wohnen) führenden Teils der Kantonsstrasse nach Lommiswil den Rechtsvortritt aufheben. Er nimmt dabei in Kauf unter das Risiko einer damit einhergehenden Verschlechterung der Fussgängersicherheit.

Der Gemeinderat hat sich vergeblich dagegen gewehrt und inzwischen beschlossen, beim Verwaltungsgericht Einsprache zu erheben gegen den entsprechenden Beschluss des AVT's.

Obwohl der Gemeinderat das Gespräch gesucht hat, und mehrere Mitarbeiter des AVT daran teilgenommen haben, wurde im Wissen um die geschlossene Ablehnung des Vorhabens durch den Gemeinderat und im Wissen um das laufende Verfahren zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes zur Umsetzung des Aggloprogramms 2. Generation trotzdem am ursprünglichen Zeitplan und am Vorhaben der Aufhebung des Rechtsvortrittes festgehalten. Zudem wurde keine Fristerstreckung zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes zugunsten einer einvernehmlichen Lösung gewährt.

Frage 1

Weshalb soll ein bewährtes und demokratisch legitimes Verkehrsregime (genereller Rechtsvortritt auf dem ganzen Gemeindegebiet) gegen die Interessen der schwächsten Verkehrsteilnehmenden und gegen das Bedürfnis der hauptbetroffenen Einwohner und Einwohnerinnen und gegen den ausdrücklichen Willen des Gemeinderates aufgehoben und verändert werden?

Auf diesem auch als Schulweg dienenden Strassenabschnitt der Lommiswilerstrasse gab es in den vergangenen Jahren keine schweren Unfälle und die Geschwindigkeit im südöstlichsten Teil der Strasse mit dem stärksten Gefälle ist auch gemäss Messungen des AVT deutlich unterhalb der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit. Nach Ansicht der Gemeinde ist dies auf den vorhandenen Rechtsvortritt zurückzuführen.

Frage 2

Was unternimmt die Regierung, die Sichtweise und Kommunikation der AVT Vertreter zu verbessern?

Gemäss den Plänen des Kantons soll auch auf dem folgenden Abschnitt der Kantonsstrasse/Lommiswilerstrasse Richtung Langendorf mit der unübersichtlichen Einmündung der Dorfstrasse ebenfalls der Rechtsvortritt aufgehoben werden. Für die Einwohner*innen von Belach ist es dieselbe Strasse, dasselbe Dorf, nach Ansicht der Kantonsvertreter habe das eine Projekt mit dem anderen nichts zu tun, es seien zwei unterschiedlich voneinander zu behandelnde Projekte (notabene an der gleichen Strasse, unmittelbar aneinander anschliessend, mit gefährlichen Konsequenzen für die Verkehrssicherheit).

Frage 3

Haben sich die Normen betreffend Installieren eines Fussgängerstreifens innerhalb der letzten 8 Jahre geändert?

Frage 4

Weshalb wurde der Gemeinde jahrelang ein Fussgängerstreifen am Fusse des Aufstieges an der Lommiswilerstrasse verwehrt, nun jedoch plötzlich bewilligt?

Nachdem die Gemeinde jahrelang vergeblich für einen Fussgängerstreifen auf diesem Streckenabschnitt gekämpft hatte (die Normen würden dies nicht erlauben...), hat sich der Kanton letztes Jahr den lang gewünschten Fussgängerstreifen eingerichtet.

Frage 5

Weshalb nimmt der Kanton die Gefährdung der Sicherheit der Fussgänger und Fussgängerinnen auf dem neu eingeführten Fussgängerstreifen in Kauf?

Die vorgesehene Aufhebung des Rechtsvortrittes auf beiden Strassenabschnitten der Lommiswilerstrasse hätte eine erhöhte effektiv gefahrene Geschwindigkeit auf der Lommiswilerstrasse mit massiv erhöhtem Gefährdungspotential zur Folge.

Frage 6

Weshalb entlastet/erleichtert sich der Kanton einerseits auf eigenen Wunsch von der Lärmsanierungspflicht entlang dieses Kantonsstrassenabschnittes zulasten der anliegenden Hauseigentümer und Hauseigentümerinnen, nimmt im Gegenzug aber keine Rücksicht auf die Bedürfnisse eben dieser Anstösser und Anstösserinnen in Bezug auf eine Beibehaltung der verkehrsberuhigenden und Lärm vermeidenden bestehenden Vortrittsregelung?

Frage 7

Weshalb will das AVT seine Normen und sein Vorgehen durchsetzen, obwohl die Einwohnergemeinde aktuell und in Umsetzung der Verpflichtung im Aggloprogramm am Erarbeiten eines Verkehrskonzeptes ist, welches insbesondere den Langsamverkehr und den Lärmschutz miteinbeziehen will?

Frage 8

Ist der Regierungsrat bereit, die Frist zur Umsetzung eines neuen Verkehrsregimes zu erstrecken und sich für ein Gespräch mit aussergerichtlicher Einigung zwischen Gemeinde und AVT einzusetzen?

Frage 9

Sieht der Regierungsrat weitere Möglichkeiten, eine einvernehmliche Lösung zwischen AVT und Gemeinde zum Wohle der Verkehrssicherheit, der Lärmimmissionen und dem Langsamverkehr zu fördern - und so Gerichtskosten auf Kantons- und auf Gemeinde-seite zu vermeiden?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Der Vorstoss thematisiert einerseits die Zusammenarbeit zwischen dem Kanton, vertreten durch das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT), im Zusammenhang mit der Lärmsanierung von Kantonsstrassen, insbesondere im Falle von divergierenden Haltungen bezüglich der umzusetzenden Lärmsanierungsmassnahmen. Andererseits werden insbesondere die konkreten Massnahmen kritisiert, welche das AVT in der Einwohnergemeinde Bellach im Rahmen der Sanierung und Umgestaltung der Lommiswilerstrasse umsetzen wird. In diesem Zusammenhang wird auch die damit verbundene Kommunikation des AVT moniert.

Wie im Vorstosstext erwähnt, sieht sich das AVT auch im Rahmen der Definition von Lärmschutzmassnahmen regelmässig mit verschiedenen Wünschen und Bedürfnissen der Gemeinden konfrontiert. Insbesondere wird von den Gemeindevertretern vermehrt die Einführung von Tempo 30 auf den das Siedlungsgebiet querenden Kantonsstrassen gewünscht. Tempo 30 (T30) ist - neben anderen Massnahmen - eine Möglichkeit zur Reduktion der Lärmimmissionen. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit von T30 zur Reduktion der Lärmimmissionen wird somit durch das AVT im Rahmen der Erarbeitung der Lärmschutzprojekte jeweils systematisch beurteilt und die Ergebnisse in einem Gutachten dokumentiert. Dabei zeigt sich in den häufigsten Fällen, dass

mit anderen Massnahmen «an der Quelle», insbesondere dem Einbau von lärmdämmenden Belägen, eine deutliche Reduktion der Lärmimmissionen erzielt werden kann. Die zusätzliche Einführung von T30 hingegen erweist sich in der Regel als nicht verhältnismässig. Die dafür geltenden gesetzlichen Anforderungen werden somit nicht erfüllt. Die von den Gemeinden eingebrachten Wünsche und Bedürfnisse bezüglich der Erhöhung der Verkehrssicherheit können meistens mit anderen Massnahmen effizienter erfüllt werden.

Zu der kritisierten Aufhebung des Rechtsvortrittes auf der Lommiswilerstrasse: Das AVT hat im vorliegenden Fall einen sehr grossen Aufwand für die Begründung des Entscheides zur Aufhebung des Rechtsvortrittes auf der Lommiswilerstrasse geleistet. Hierfür hat das AVT auch eine Videoanalyse in Auftrag gegeben. Diese zeigt auf, dass der Rechtsvortritt auf der Lommiswilerstrasse zu kritischen Situationen führt. Das AVT hat die Ergebnisse dem Gemeinderat Bellach vorgestellt. Zusätzlich haben diverse erläuternde Gespräche zwischen der Projektleitung und der Bauverwaltung sowie zwischen dem Gemeindepräsidium und dem Kantonsingenieur zu diesem Thema stattgefunden. Ziel dieser Kommunikationsmassnahmen war immer die Begründung der Entscheidung des Kantons, jedoch nicht die Verhandlung eines Kompromisses.

Es liegt in der Natur der Sache, dass das AVT im Rahmen seines staatlichen Handelns die Wünsche und Bedürfnisse der Gemeinden nicht in allen Fällen erfüllen kann. Zwischen Staat und Dritten (so auch den Gemeinden) sind gegebene Randbedingungen nicht verhandelbar. Den geäusserten Vorwurf einer mangelhaften Kommunikation des AVT's weisen wir somit entschieden zurück.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Weshalb soll ein bewährtes und demokratisch legitimates Verkehrsregime (genereller Rechtsvortritt auf dem ganzen Gemeindegebiet) gegen die Interessen der schwächsten Verkehrsteilnehmenden und gegen das Bedürfnis der hauptbetroffenen Einwohner und Einwohnerinnen und gegen den ausdrücklichen Willen des Gemeinderates aufgehoben und verändert werden?

Auf diesem auch als Schulweg dienenden Strassenabschnitt der Lommiswilerstrasse gab es in den vergangenen Jahren keine schweren Unfälle und die Geschwindigkeit im südöstlichsten Teil der Strasse mit dem stärksten Gefälle ist auch gemäss Messungen des AVT deutlich unterhalb der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit. Nach Ansicht der Gemeinde ist dies auf den vorhandenen Rechtsvortritt zurückzuführen.

Ein Verkehrsregime basiert auf gesetzlichen und normativen Vorgaben, jedoch - im Gegensatz zu einem Gesetz - nicht auf dem Resultat eines demokratischen Prozesses. Das bestehende Verkehrsregime erfüllt die Normanforderungen für die Einführung eines Rechtsvortritt-Regimes nicht. Ebenso zeigt die Videoanalyse auf, dass der Rechtsvortritt auf der Lommiswilerstrasse zu kritischen Situationen führt. Gestützt auf diese Ergebnisse ist die Aufhebung des Rechtsvortritts zweck- und rechtmässig.

Im Rahmen von Sanierungs- oder Umgestaltungsprojekten wird in vergleichbaren Situationen auf sämtlichen Solothurner Kantonsstrassen die Aufhebung bestehender Rechtsvortritte umgesetzt.

3.2.2 Zu Frage 2:

Was unternimmt die Regierung, die Sichtweise und Kommunikation der AVT Vertreter zu verbessern?

*Gemäss den Plänen des Kantons soll auch auf dem folgenden Abschnitt der Kantonsstrasse/Lommiswilerstrasse Richtung Langendorf mit der unübersichtlichen Einmündung der Dorfstrasse ebenfalls der Rechtsvortritt aufgehoben werden. Für die Einwohner*innen von Bellach ist es dieselbe Strasse, dasselbe Dorf, nach Ansicht der Kantonsvertreter habe das eine Projekt mit dem anderen nichts zu tun, es seien zwei unterschiedlich voneinander zu behandelnde Projekte (notabene an der gleichen Strasse, unmittelbar aneinander anschliessend, mit gefährlichen Konsequenzen für die Verkehrssicherheit).*

Die Lommiswilerstrasse wird im Rahmen von zwei zeitlich etappierten Projekten saniert resp. umgestaltet. Das erste Projekt ist bereits umgesetzt. Auf dem westlichen Teil der Lommiswilerstrasse erfolgte im Jahr 2018 ein Belagssanierungsprojekt sowie punktuelle, wertvermehrende Massnahmen (behindertengerechter Ausbau einer Bushaltestelle, Gehwegnasen bei Einmündungen, Trottoirüberfahrt mit Fussgängerstreifen). Dafür war kein Plangenehmigungsverfahren notwendig. Dieses Projekt wurde nicht zuletzt auf Wunsch der Einwohnergemeinde zeitlich forciert, um dabei zeitnah punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umzusetzen.

Das zweite Projekt ist ein Agglomerationsprojekt Langsamverkehr und beinhaltet eine Erweiterung des bestehenden Strassenraumes und bedingt damit ein Plangenehmigungsverfahren. Das Projekt wird über die Investitionsrechnung finanziert und ist erst in Erarbeitung. Die Wünsche und Bedürfnisse wurden bei der Einwohnergemeinde «abgeholt» und werden soweit zweckmässig berücksichtigt. Wir sind jedoch klar der Meinung, dass auch in diesem Projekt Lösungen basierend auf den gleichen Grundsätzen wie im Sanierungsprojekt umzusetzen sind. Dies wurde der Einwohnergemeinde auch so kommuniziert.

3.2.3 Zu Frage 3:

Haben sich die Normen betreffend Installieren eines Fussgängerstreifens innerhalb der letzten 8 Jahre geändert?

Die VSS-Norm für Fussgängerstreifen wurde überarbeitet. Die neue Version wurde per 31. Januar 2016 in Kraft gesetzt. Die neue Norm ist praxistauglicher als die alte Norm. Klare Verbesserungen gibt es auch bei der Sicherheit, insbesondere im Zusammenhang mit der Sichtbarkeit der Fussgängerquerungen. Höhere Anforderung gelten neu auch bezüglich von Mittelinseln. Zudem sind nach der neuen Norm in Tempo-80-Bereichen keine Fussgängerstreifen mehr zulässig.

3.2.4 Zu Frage 4:

Weshalb wurde der Gemeinde jahrelang ein Fussgängerstreifen am Fusse des Aufstieges an der Lommiswilerstrasse verwehrt, nun jedoch plötzlich bewilligt?

Nachdem die Gemeinde jahrelang vergeblich für einen Fussgängerstreifen auf diesem Streckenabschnitt gekämpft hatte (die Normen würden dies nicht erlauben...), hat sich der Kanton letztes Jahr den lang gewünschten Fussgängerstreifen eingerichtet.

Die erwähnte VSS-Norm definiert auch die Anforderungen an die Beleuchtung von Fussgängerstreifen. Der Fussgängerstreifen konnte nun erstellt werden, da die Einwohnergemeinde zwischenzeitlich die notwendige Beleuchtung, welche die Einwohnergemeinde lange nicht instal-

lieren wollte, erstellt hat. Zudem sind Fussgängerstreifen erst ab einer gewissen Fahrzeugfrequenz zweckmässig. Die Verkehrsbelastung, ab welcher das Anbringen eines Fussgängerstreifens zweckmässig ist, war früher noch nicht gegeben. Im Weiteren wurden bezüglich der Sichtweiten bei 50 km/h in der alten Norm grundsätzlich 100 m (in Ausnahmefällen 55 m) verlangt. Gemäss der neuen Norm werden nun 55 m gefordert.

3.2.5 Zu Frage 5:

*Weshalb nimmt der Kanton die Gefährdung der Sicherheit der Fussgänger und Fussgängerinnen auf dem neu eingeführten Fussgängerstreifen in Kauf?
Die vorgesehene Aufhebung des Rechtsvortritts auf beiden Strassenabschnitten der Lommiswilerstrasse hätte eine erhöhte effektiv gefahrene Geschwindigkeit auf der Lommiswilerstrasse mit massiv erhöhtem Gefährdungspotential zur Folge.*

Das Gegenteil ist der Fall. Mit der Aufhebung des Rechtsvortritts in Kombination mit dem zusätzlichen Fussgängerstreifen sowie weiteren punktuellen baulichen Massnahmen bei den Einmündungen wird die Verkehrssicherheit für die Fussgänger und Fussgängerinnen erhöht.

3.2.6 Zu Frage 6:

Weshalb entlastet/erleichtert sich der Kanton einerseits auf eigenen Wunsch von der Lärmsanierungspflicht entlang dieses Kantonsstrassenabschnittes zulasten der anliegenden Hauseigentümer und Hauseigentümerinnen, nimmt im Gegenzug aber keine Rücksicht auf die Bedürfnisse eben dieser Anstösser und Anstösserinnen in Bezug auf eine Beibehaltung der verkehrsberuhigenden und Lärm vermeidenden bestehenden Vortrittsregelung?

Wie dargelegt und mit der Videoanalyse belegt, ist die bestehende Vortrittsregelung aus Sicht der Verkehrssicherheit unzweckmässig. Mit dem erfolgten Einbau eines hochwertigen, lärm-dämmenden Belages wurden die Lärmimmissionen bei den anliegenden Hauseigentümern deutlich reduziert. Zudem hätte das Beibehalten der bestehenden Vortrittsregelung auf der Lommiswilerstrasse nachgewiesenermassen keine verkehrsberuhigende Wirkung. Die Gewährung von Erleichterungen zugunsten des Kantons wären auch mit dem bestehenden Verkehrsregime notwendig.

3.2.7 Zu Frage 7:

Weshalb will das AVT seine Normen und sein Vorgehen durchsetzen, obwohl die Einwohnergemeinde aktuell und in Umsetzung der Verpflichtung im Aggloprogramm am Erarbeiten eines Verkehrskonzeptes ist, welches insbesondere den Langsamverkehr und den Lärmschutz miteinbeziehen will?

Das Verkehrskonzept der Gemeinde umfasst Massnahmen für die Gemeindestrassen. Bei der Lommiswilerstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse mit Durchleitungsfunktion. Eine Integration der Lommiswilerstrasse in die zukünftige Tempo-30-Zone ist heute weder aus Sicht der Einwohnergemeinde noch aus Sicht des Kantons vorgesehen.

3.2.8 Zu Frage 8:

Ist der Regierungsrat bereit, die Frist zur Umsetzung eines neuen Verkehrsregimes zu erstrecken und sich für ein Gespräch mit aussergerichtlicher Einigung zwischen Gemeinde und AVT einzusetzen?

Wir erachten das gewählte neue Verkehrsregime als zweckmässig. Es führt in Kombination mit den übrigen Massnahmen gegenüber einem Verkehrsregime mit Rechtsvortritten zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Übrigen ist das Verwaltungsgericht auf die Beschwerde der Einwohnergemeinde Bellach nicht eingetreten. Das gerichtliche Verfahren ist somit bereits abgeschlossen.

3.2.9 Zu Frage 9:

Sieht der Regierungsrat weitere Möglichkeiten, eine einvernehmliche Lösung zwischen AVT und Gemeinde zum Wohle der Verkehrssicherheit, der Lärmimmissionen und dem Langsamverkehr zu fördern - und so Gerichtskosten auf Kantons- und auf Gemeindeebene zu vermeiden?

Mit dem Nichteintreten des Verwaltungsgerichtes auf die Beschwerde der Einwohnergemeinde entstanden weder auf Kantons- noch Gemeindeebene massgebende Gerichtskosten.

Bei Strassenbauvorhaben sind jeweils eine Vielzahl von Anforderungen und Bedürfnissen zu berücksichtigen. Zielkonflikte sind unvermeidbar. Wir sind bestrebt, diese Zielkonflikte im Rahmen von objektiven Interessenabwägungen und unter Berücksichtigung der geltenden gesetzlichen und normativen Vorgaben zum Wohle der Bevölkerung zu lösen. Dies immer im möglichen Rahmen unseres staatlichen Handelns.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei/rom)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat