KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 27. April 2021

Nr. 2021/590
KR.Nr. I 0249/2020 (BJD)

Interpellation Christof Schauwecker (Grüne, Solothurn): Tempo 30 auf Kantonsstrassen
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Vorstosstext

In zahlreichen Solothurner Gemeinden wurden auf Quartierstrassen Tempo 30-Zonen eingerichtet. Durch Tempo 30 werden die Quartiere attraktiver, sicherer und ruhiger. Tempo 30 reduziert nachhaltig den Strassenlärm und verbessert den Verkehrsfluss. Das ist in Fachkreisen schweizweit seit Langem unbestritten. In anderen Kantonen wurden auch Kantonsstrassen-Abschnitte in Tempo 30-Zonen integriert (z.B. BS, BE, ZH) oder separat als Tempo 30-Strecken mit der Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 signalisiert (BE, GR, LU, ZG).

Diverse Gemeinden haben in letzter Zeit im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten die Absicht geäussert, einen Teil von Kantonsstrassen in eine Tempo 30-Strecke umzuwandeln (Rodersdorf, Rüttenen, Walterswil). Zu allen diesen Begehren hat sich die Regierung stets negativ positioniert. Dabei hat das Bundesgericht schon mehrfach zugunsten von Tempo 30 auf Kantonsstrassen entschieden. So schreibt es im BGE_1C_17/2010: «Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo 30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet» und im BGE 1C_589/2014 (Grabenstrasse) Zug bestätigte es, dass Tempo 30 als Lärmschutzmassnahmen zulässig, verhältnismässig und allenfalls geboten ist. Kürzlich hat das Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn im Fall des Lärmsanierungsprojekts Rüttenen aufgrund einer Beschwerde der VCS Sektion Solothurn entschieden, dass das Projekt nicht umsetzbar und die Einführung von Tempo 30 zu prüfen sei.

In der Medienmitteilung vom 10. November 2020 betreffend dem Revisionspaket zum Strassenverkehrsrecht spricht die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) von einem notwendigen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung: der Fokus dürfe nicht mehr ausschliesslich auf siedlungsorientierten Strassen liegen, vielmehr müssen auch Hauptverkehrsachsen einbezogen werden. Denn auf verkehrsorientierten Strassen sei das Rettungspotential (Vermeidung/Reduktion von Unfällen) grösser als auf siedlungsorientierten Strassen. Weiter bietet die laufende Revision des Strassenverkehrsrechts aus Sicht der BFU die Gelegenheit, die Bestimmungen zur Einführung von Tempo 30-Anordnungen zu vereinfachen, und so das Verkehrssicherheitsdefizit in Städten und Dörfern nachhaltig anzugehen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Stellt eine Gemeinde beim Kanton ein Gesuch für eine Tempo 30-Strecke auf einem Kantonsstrassenabschnitt innerorts, welche Schritte durchläuft dieses Gesuch innerhalb der Verwaltung? Wurden bereits solche Gesuche von Gemeinden gestellt? Wenn ja, welche Gemeinden?

2. Mit welchen Begründungen wurden bisherige Begehren von Gemeinden abgelehnt und welche Möglichkeiten haben die Gemeinden, um sich für ihr Anliegen zu wehren?

3. Welche Konsequenzen hat das Urteil im Fall des Lärmsanierungsprojekts Rüttenen auf die zukünftige Beurteilung von Tempo 30-Strecken auf Hauptstrassen im Kantonsgebiet?

4. Wie stellt sich der Regierungsrat zu den vom Bundesgericht bestätigten Vorteilen von Tempo 30-Strecken auf Kantonsstrassen innerorts?

5. Gibt es Projekte im Kanton Solothurn, in welchen ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo 30-Zone der Gemeinde integriert wurde oder werden soll?

6. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Integration von Hauptstrassenabschnitten in eine Tempo 30-Zone innerhalb der Gemeinde?

7. Wie beurteilt der Regierungsrat den Sicherheitsgewinn durch Geschwindigkeitsreduktion auf Kantonsstrassen, welcher sich durch Tempo 30-Zonen resp. Tempo 30-Strecken ergibt/ergeben kann, insbesondere in Mischzonen (MIV, strassengebundener ÖV, Zweiradverkehr), in welchen die Platzverhältnisse keine zusätzlichen, separaten Velostreifen zulassen?

8. Wie gedenkt der Regierungsrat den in der BFU-Stellungnahme vom 10. November 2020 geforderten Paradigmawechsel zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf Hauptverkehrsachsen umzusetzen?

9. Wie stellt sich der Regierungsrat zur beabsichtigten Vereinfachung der Bestimmungen zur Einführung von Tempo 30-Anordnungen, um das Verkehrssicherheitsdefizit in Städten und Dörfern nachhaltig anzugehen?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Die politischen Grundsatzhaltungen betreffend die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts haben sich sowohl schweizweit als auch im Kanton Solothurn in den letzten Jahren gewandelt. Wir haben entsprechende Fragen rund um das Thema Tempo 30 zuletzt im Rahmen der Interpellation von Daniel Urech «Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei Kantonsstrassen im Siedlungsraum» mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2011/1743 vom 22. August 2011 beantwortet. Gerne nutzen wir die Beantwortung der vorliegenden Interpellation als Gelegenheit, die in gewissen Bereichen ebenfalls gewandelte Haltung der kantonalen Behörden zur Thematik darzulegen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Stellt eine Gemeinde beim Kanton ein Gesuch für eine Tempo 30-Strecke auf einem Kantonsstrassenabschnitt innerorts, welche Schritte durchläuft dieses Gesuch innerhalb der Verwaltung? Wurden bereits solche Gesuche von Gemeinden gestellt? Wenn ja, welche Gemeinden?

Gemäss § 10 der Verordnung über den Strassenverkehr (VSV; BGS 733.11) obliegt die Zuständigkeit für den Erlass einer Verkehrsmassnahme wie die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Kantonsstrassen dem Bau- und Justizdepartement (BJD) und auf Gemeindestrassen, unter dem Genehmigungsvorbehalt des BJD, der Einwohnergemeinde.

Die Verordnung über den Strassenverkehr des Kantons Solothurn sieht kein Verfahren vor, in welchem Einwohnergemeinden gegenüber dem Kanton die Anordnung von Verkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen auf ihrem Gemeindegebiet beantragen können.

Forderungen seitens Einwohnergemeinden nach Erlass einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Kantonsstrassen werden von den Fachstellen des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) jedoch ausserhalb eines formellen Verfahrens auf der Grundlage des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) und der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) geprüft. Das Ergebnis der fachlichen Prüfung der kommunalen Forderung wird in der Folge auf Stufe der Amtsleitung des AVT erörtert und als Antwort zuhanden der kommunalen Behörden verabschiedet.

Kommt das AVT zum Schluss, dass der Forderung der Gemeinde grundsätzlich entsprochen werden kann, wird - vor dem abschliessenden Entscheid bzw. Genehmigung der Massnahme durch das BJD - die Geschwindigkeitsreduktion zusammen mit Tempo 30-Vorhaben auf Gemeindestrassen der Kantonalen Verkehrskommission (KVK) vorgelegt.

In den letzten zehn Jahren haben neun Gemeinden um die Einführung von Tempo 30-Strecken auf Kantonstrassenabschnitten innerorts ersucht. Es handelt sich dabei um die Gemeinden Buchegg (jeweils Ortsteil Aetigkofen, Brügglen, Hessigkofen und Mühledorf), Derendingen, Dulliken, Hägendorf, Lüsslingen-Nennigkofen, Rüttenen, Schönenwerd, Trimbach und Walterswil.

Den entsprechenden Forderungen der Gemeinden konnte seitens des AVT in der Regel nicht entsprochen werden. Den Begehren der Gemeinden Dulliken und Lüsslingen-Nennigkofen konnte (teilweise) entsprochen werden (siehe auch Antwort auf Frage 5).

3.2.2 Zu Frage 2:

Mit welchen Begründungen wurden bisherige Begehren von Gemeinden abgelehnt und welche Möglichkeiten haben die Gemeinden, um sich für ihr Anliegen zu wehren?

Die Prüfung von Begehren von Gemeinden zur Einführung einer Tempo 30-Strecke auf einem Kantonsstrassenabschnitt innerorts basiert auf den gesetzlichen Vorgaben des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01), der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) und der Verordnung des UVEK über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3).

Gemäss Art. 32 Abs. 2 SVG kann die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herabgesetzt werden. Die Zulässigkeit von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten regelt dabei Art. 108 Abs. 2 SSV. Die Verordnung des UVEK über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen definiert hierzu den Inhalt des erforderlichen Gutachtens.

Gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV kann die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, falls

> a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
>
> b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
>
> c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
>
> d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Dem Wunsch der Einwohnergemeinden nach Einführung einer Tempo 30-Strecke wurde seitens AVT in den allermeisten Fällen nicht entsprochen, da jeweils kein Kriterium für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erfüllt war.

Weil das geltende Recht den Einwohnergemeinden kein formales Antragsrecht zur Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen einräumt, steht gegen das Resultat der Überprüfung der Forderungen der Einwohnergemeinden durch das AVT kein Rechtsmittel offen.

Etwas anders sieht es aus, wenn im Rahmen eines Lärmsanierungsprojektes die Einführung einer Tempo 30-Strecke zur Debatte steht. Solche Projekte sind formal gefasst und der Einwohnergemeinde steht der Rechtsweg gegen den entsprechenden Regierungsratsbeschluss offen.

3.2.3 Zu Frage 3:

> *Welche Konsequenzen hat das Urteil im Fall des Lärmsanierungsprojekts Rüttenen auf die zukünftige Beurteilung von Tempo 30-Strecken auf Hauptstrassen im Kantonsgebiet?*

Das Verwaltungsgericht hat im Urteil vom 14. November 2019 (VWBES.2018.448) betreffend die Beschwerde des VCS gegen das Projekt zur Lärmsanierung der Kantonsstrassen in der Gemeinde Rüttenen wie folgt entschieden:

> «1. Die Beschwerde wird gutgeheissen und der Regierungsratsbeschluss Nr. 2018/1737 vom 5. November 2018 wird aufgehoben.
>
> 2. Das Verfahren wird an die Vorinstanz zurückgewiesen. Diese hat verbindlich festzulegen, welche Sanierungsmassnahmen in Rüttenen an welchen Strassenabschnitten bis zu welchem verbindlichen Zeitpunkt zu treffen sind. Vorab vertieft zu prüfen ist mittels Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 SSV die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sowohl entlang der Hauptstrasse als auch an der Oberen Steingrubenstrasse. Sollte eine Geschwindigkeitsherabsetzung als Sanierungsmassnahme nicht in Frage kommen, ist aufzuzeigen, wie und bis wann die Sanierung mittels lärmdämmender Strassenbeläge erreicht werden soll. Danach sind die Grundstücke neu zu benennen, bei welchen Erleichterungen im Sinne von Art. 14 LSV gewährt werden sollen.»

Das Urteil hat für die zukünftige Beurteilung von Tempo 30-Strecken auf Kantonsstrassen keine grundsätzlichen Konsequenzen. Das Gericht hat im vorliegenden Fall nämlich lediglich entschie-

den, dass die bis anhin gerichtlich anerkannte Grobbeurteilungsmethode bezüglich der Zweckmässigkeit von Tempo 30 durch ein vertieftes Gutachten zu ergänzen ist. Das AVT wird demnach ein vertieftes Gutachten erstellen lassen, bevor wir über das Lärmsanierungsprojekt entscheiden.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wie stellt sich der Regierungsrat zu den vom Bundesgericht bestätigten Vorteilen von Tempo 30-Strecken auf Kantonsstrassen innerorts?

Wir haben die Bundesgerichtsentscheide[1]), Tempo 30 unter gewissen Voraussetzungen auch auf Kantonsstrassen zuzulassen, zur Kenntnis genommen. Wir teilen die Ansicht des Bundesgerichtes, dass sich tiefere Geschwindigkeiten positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken und zu einer Reduktion der Umweltbelastung beitragen können. Damit eine abweichende Höchstgeschwindigkeit im Einzelfall jedoch verfügt werden kann, müssen die Voraussetzungen gemäss Art. 108 lit. a bis d SSV nach Massgabe der bundesrechtlichen Rechtsprechung erfüllt werden (vgl. Ziffer 3.2.2).

3.2.5 Zu Frage 5:

Gibt es Projekte im Kanton Solothurn, in welchen ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo 30-Zone der Gemeinde integriert wurde oder werden soll?

Bis heute wurden im Kanton Solothurn keine Hauptstrassenabschnitte resp. verkehrsorientierte Kantonsstrassenabschnitte einer Tempo 30-Zone zugeordnet. In den Gemeinden Dulliken und Lüsslingen-Nennigkofen ist jedoch vorgesehen, Nebenstrassenabschnitte und damit eher siedlungsorientierte Kantonsstrassenabschnitte in kommunale Tempo 30-Zonen zu integrieren.

In Dulliken handelt es sich um den Wilerweg, welcher Bestandteil des Kantonsstrassennetzes ist. In der Volksabstimmung vom 24. September 2017 haben sich die Stimmbürger/innen von Dulliken knapp für die Einführung der Tempo 30-Zonen in Quartieren ausgesprochen. Die Gemeinde ersuchte den Kanton, den Kantonsstrassenabschnitt Wilerweg im Abschnitt Dorfstrasse - Engelbergstrasse in die Tempo 30-Zone der Gemeinde zu integrieren. Da zu diesem Zeitpunkt für diesen Abschnitt kantonsseitig ohnehin ein Strassensanierungsprojekt in Bearbeitung war, konnten alle erforderlichen Abklärungen in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde durchgeführt werden. Insbesondere erfolgte auch der Einbezug der Bevölkerung im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens. Da es sich beim Wilerweg um eine lokale Verbindungsstrasse mit siedlungsorientiertem Charakter handelt, die Kriterien der SSV Art. 108 Abs. 2 als erfüllt beurteilt wurden und das Vorhaben in der Gemeinde politisch abgestützt ist, wurde das Anliegen, Tempo 30 auf der Kantonsstrasse einzuführen, seitens BJD bewilligt. Die Umsetzung erfolgt im Jahr 2021.

Die Einwohnergemeinde Lüsslingen-Nennigkofen stellte am 27. Juni 2018 beim AVT das Gesuch für die Integration der kantonalen Lüterkofenstrasse, welche ebenfalls einen eher siedlungsorientierten Charakter aufweist in die schon bestehenden kommunalen Tempo 30-Zonen. Das Gesuch wurde von der KVK vorerst negativ beurteilt. Das AVT schlug in der Folge vor, einen Pilotversuch für eine temporäre, zeitabhängig gesteuerte Temporeduktion auf 30 km/h zu Schulbetriebszeiten durchzuführen. Die KVK stimmte diesem zweijährigen Pilotversuch schliesslich zu. Der Pilotversuch ist zur Zeit am Laufen.

---

[1]) 1C_589/2014 Grabenstrasse, Zug
1C_11/2017 Sevogelstrasse, Basel
1C_117/2017 Kalchbühl, Zürich

3.2.6 Zu Frage 6:

Wie stellt sich der Regierungsrat zur Integration von Hauptstrassenabschnitten in eine Tempo 30-Zone innerhalb der Gemeinde?

Der von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) entwickelte Ansatz, alle Strassen im Siedlungsgebiet einem der zwei Geschwindigkeitsregime (30 km/h bzw. 50 km/h) zuzuordnen, dient den Behörden des Kantons Solothurn nach wie vor als orientierende Grundlage zur Signalisation der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Verkehrsorientierte Strassen sollen in der Regel mit Tempo «50 generell» signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für den Langsamverkehr ergänzt werden. Siedlungsorientierte Kantonsstrassen können basierend auf einem Gutachten in Tempo 30-Zonen eingebunden werden.

Bis anhin wurde vom Kanton die Haltung vertreten, kantonale Strassenzüge mit Durchleitungscharakter grundsätzlich den verkehrsorientierten Strassen und damit dem Temporegime 50 zuzuordnen. Heute erfolgt die Beurteilung betreffend die Integration von Hauptstrassenabschnitten in eine Tempo 30-Zone differenzierter: Unter gewissen Voraussetzungen und basierend auf einer Interessensabwägung resp. einem entsprechenden Gutachten können wir uns zukünftig durchaus auch Tempo 30-Strecken auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts vorstellen.

3.2.7 Zu Frage 7:

Wie beurteilt der Regierungsrat den Sicherheitsgewinn durch Geschwindigkeitsreduktion auf Kantonsstrassen, welcher sich durch Tempo 30-Zonen resp. Tempo 30-Strecken ergibt/ergeben kann, insbesondere in Mischzonen (MIV, strassengebundener ÖV, Zweiradverkehr), in welchen die Platzverhältnisse keine zusätzlichen, separaten Velostreifen zulassen?

Die gefahrenen Geschwindigkeiten bestimmen unmittelbar die Verkehrssicherheit und die Unfallschwere, insbesondere in den gemäss obiger Frage geschilderten Situationen. Weil aber eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit laut Studien der BFU häufig nicht den tatsächlichen im Durchschnitt gefahrenen Geschwindigkeiten entspricht, kann von einer neu auf 30 km/h signalisierten Höchstgeschwindigkeit kein unmittelbarer Sicherheitsgewinn abgeleitet werden.

Bei der Planung von Strassensanierungsprojekten und bei der Untersuchung von Unfallschwerpunkten werden jeweils bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite berücksichtigt. Dabei wird in der Regel festgestellt, dass auf Kantonsstrassen allfällige Sicherheitsdefizite auch mit anderen Massnahmen behoben werden können als mit der Einführung von Tempo 30.

3.2.8 Zu Frage 8:

Wie gedenkt der Regierungsrat den in der BFU-Stellungnahme vom 10. November 2020 geforderten Paradigmawechsel zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf Hauptverkehrsachsen umzusetzen?

Welche Geschwindigkeitsregime auf Strassen grundsätzlich gelten sollen und welche Bedürfnisse Strassenräume erfüllen müssen, ist auch abhängig von grundsätzlichen gesellschaftlichen Haltungen und Werten. In den letzten Jahren war diesbezüglich ein Wandel festzustellen.

Vor diesem Hintergrund und unter der Voraussetzung der Verhältnis- und Zweckmässigkeit können wir uns in Zukunft Tempo 30-Strecken auch auf verkehrsorientierten Strassen innerorts vorstellen.

3.2.9 Zu Frage 9:

Wie stellt sich der Regierungsrat zur beabsichtigten Vereinfachung der Bestimmungen zur Einführung von Tempo 30-Anordnungen, um das Verkehrssicherheitsdefizit in Städten und Dörfern nachhaltig anzugehen?

In der Antwort auf eine diesbezügliche nationalrätliche Motion (Grüne Fraktion, Motion Nr. 20.4134 vom 24. September 2020) hält der Bundesrat in seiner Antwort vom 25. November 2020 fest, dass er die Einführung von Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen im Rahmen einer kommenden Revision der Rechtsgrundlagen vereinfachen will. Für verkehrsorientierte Strassen lehnt er eine solche Vereinfachung ab. Es soll weiterhin im Einzelfall vertieft geprüft werden, ob eine solche Massnahme zweck- und verhältnismässig ist.

Wir werden uns im Rahmen des entsprechenden Vernehmlassungsverfahrens zu einer allfälligen Gesetzesrevision äussern.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

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