

Regierungsratsbeschluss

vom 11. August 2026

Nr. 2026/1368

Schlussbericht «Veröffentlichung der Standorte stationärer und semistationärer Geschwindigkeitsmessenanlagen im Kanton Solothurn»

1. Ausgangslage

Mit dem vom Kantonsrat am 18. Mai 2022 mit geändertem Wortlaut erheblich erklärten fraktionsübergreifenden Auftrag (A 0184/2021) wurde die Polizei Kanton Solothurn (Kapo) beauftragt, ab Mitte 2022 im Sinne eines Pilotprojekts die Standorte der stationären und semistationären Geschwindigkeitsmessenanlagen auf angemessene Weise zu veröffentlichen und das Pilotprojekt nach drei Jahren zuhanden des Regierungsrates zu evaluieren. Im Zentrum der Evaluation standen insbesondere die folgenden Fragen:

1. Wie ist das Interesse der Bevölkerung an der Veröffentlichung der Standorte?
2. Können Auswirkungen auf das Unfallgeschehen generell und auf die Unfallorte im Besonderen festgestellt werden?
3. Ergibt sich ein zusätzlicher Nutzen, durch die ausdrückliche Angabe der Standorte? Ist eine Auswirkung erkennbar und wenn ja, in welcher Form in Bezug auf das Verkehrsverhalten und die Verkehrssicherheit im Allgemeinen?
4. Wie ist das Verhältnis zwischen dem Aufwand der Polizei Kanton Solothurn für die Veröffentlichung und allfälligen Nutzen?

Die Kapo definierte zum Einsatz der semistationären Anlagen (SEMISTA) fünf repräsentative Messstandorte im Kanton Solothurn. Dabei wurden sowohl Innerorts- wie Ausserortsbereiche berücksichtigt. Um einen gewissen Vergleich zum Geschwindigkeitsverhalten mit und ohne Veröffentlichung der Radarstandorte zu ermöglichen, wurde vor und nach der ordentlichen Geschwindigkeitsmessung ein Verkehrsstatistikgerät (VSG) eingesetzt. Die Messdaten wurden Mitte 2022 – 2025 erhoben und zusätzlich wurden im vierten Quartal 2025 noch Daten erhoben, ohne dass eine Veröffentlichung der Standorte stattfand. Die Ergebnisse der Evaluation liegen nun in Form eines Schlussberichts vor.

2. Erwägungen

2.1 Beschränkung auf die semistationären Radarstandorte

Das Pilotprojekt umfasste sowohl die stationären wie auch die semistationären Anlagen. Bei den stationären Anlagen konnte sehr rasch festgestellt werden, dass keine wesentlichen Veränderungen der Übertretungsquoten festzustellen waren. Dieses Ergebnis überrascht nicht, da die Standorte der stationären Anlagen seit Jahren bekannt sind und sie jeweils auch bei der Einführung medial thematisiert werden. Zudem dürften auch viele Verkehrsteilnehmende immer wieder dieselben Strecken benützen.

Aus diesen Gründen wurden die stationären Anlagen nicht mehr in die weiteren Auswertungen miteinbezogen, es erfolgte eine Konzentration auf die semistationären Radarstandorte (SEMI-STA).

2.2 Zu den Fragen der Evaluation

2.2.1 Zu Frage 1:

Interesse der Bevölkerung an den veröffentlichten Daten (Nachfrage im Internet)

Nach einem ausgeprägten Initialeffekt unmittelbar nach der Veröffentlichung im Spätsommer 2022 sank die Nutzung kontinuierlich und stabilisierte sich auf einem mittleren Niveau von rund 5000 Klicks pro Monat. Unter Berücksichtigung einer wöchentlichen Änderung des Radarstandortes kann von 1'000 bis 1'250 Klicks pro Woche ausgegangen werden.

Diese Zahl zeigt ein beachtliches Interesse an der Veröffentlichung der Radarstandorte auf. Wie viele der anfragenden Personen Verkehrsteilnehmende sind, die mutmasslich zu schnell fahren (würden), kann anhand der zur Verfügung stehenden Daten nicht eruiert werden.

2.2.2 Zu Frage 2:

Können Auswirkungen auf das Unfallgeschehen generell und auf die Unfallorte im Besonderen festgestellt werden?

Die Auswertung der veröffentlichten Radarstandorte zeigt keinen Zusammenhang zum Verkehrsunfallgeschehen. Die Unfallzahlengrösse auf den jeweiligen Projektstrecken zu den punktuellen kurzen Kontrollzeiten ist zu klein, um eine Abhängigkeit oder Korrelation herzustellen.

Die Kapo zeigt in ihrem Bericht auf, dass Verkehrsunfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit nur selten im Zusammenhang mit einer Überschreitung der geltenden Höchstgeschwindigkeit stehen, sondern in den überwiegenden Fällen auf nicht angepasste Geschwindigkeit an die Strassen- und Witterungsverhältnisse oder das Verkehrsgeschehen zurückzuführen sind. Im Allgemeinen führen höhere Geschwindigkeiten zu einem höheren Unfallrisiko und, wenn sich das Risiko realisiert, zu schweren Unfällen. Geschwindigkeitskontrollen – zur Beeinflussung eines verkehrsregelkonformen Verhaltens – leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Grundsätzlich ist die Gesamtzahl der rapportierten Verkehrsunfälle in den untersuchten Vergleichsjahren gestiegen.

2.2.3 Zu Frage 3:

Ergibt sich ein zusätzlicher Nutzen durch die ausdrückliche Angabe der Standorte? Ist eine Auswirkung erkennbar und wenn ja, in welcher Form in Bezug auf das Verkehrsverhalten und die Verkehrssicherheit im Allgemeinen?

Ein zusätzlicher Nutzen konnte nicht eruiert werden (abgesehen davon, dass Verkehrsteilnehmende aktiv vor Radarkontrollen gewarnt worden sind, sofern dies als Nutzen angeschaut wird).

Mehrere Faktoren beeinflussen das Verkehrsverhalten und die Verkehrssicherheit generell und vorliegend auch im Kontrollzeitraum. Die Übertretungsquoten hängen von der Witterung, vom Verkehrsaufkommen, von den Pendlerströmen, von der Sichtbarkeit der SEMISTA, von der Verfügbarkeit der SEMISTA, von den Anzahl Internetklicks und weiteren Faktoren ab.

Grundsätzlich konnte beim Verkehrsverhalten folgendes Muster festgestellt werden:

In der Woche vor dem Einsatz der SEMISTA wurden die höchsten Werte gemessen. Während des aktiven Einsatzes der SEMISTA war eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten messbar.

Nach dem Abbau der SEMISTA stiegen die Geschwindigkeiten innert kurzer Zeit wieder an, erreichten jedoch nicht das Ausgangsniveau vor der Messung.

Dieses Fahrverhaltensmuster ist hinlänglich bekannt (zeitlich begrenzter Lenkungseffekt). Es veränderte sich auch nicht, als im vierten Quartal die Standorte wiederum nicht mehr veröffentlicht wurden.

2.2.4 Zu Frage 4:

Wie ist das Verhältnis zwischen dem Aufwand der Polizei Kanton Solothurn für die Veröffentlichung und allfälligen Nutzen?

Die Kapo stuft den administrativen Aufwand für die Veröffentlichung für ihre Organisation als gering ein.

Dem kleinen Aufwand steht ein ideeller Nutzen (Transparenz staatlichen Handelns) mit einem widersprüchlichen Effekt (Warnung vor einer Sanktionierung eines möglichen verkehrsregelwidrigen Verhaltens) gegenüber.

2.3 Schlussfolgerungen

2.3.1 Vorbemerkung

Mit der Evaluation des Projekts ist auch der gesetzliche Rahmen und das darauf abgestützte Vorgehen der Kapo in Bezug auf Geschwindigkeitskontrollen beurteilt worden. Vorliegend beauftragt der Gesetzgeber die Kapo, in den §§ 1 und 4 des Gesetzes über die Kantonspolizei vom 23. September 1990 (KapoG; BGS 511.11) für die Sicherheit und Ordnung auf öffentlichen Strassen und Gewässern zu sorgen und Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsrecht zu verfolgen. Die Kapo ist beauftragt, dafür zu sorgen, dass mit repressiven und präventiven Massnahmen die Verkehrsregeln bestmöglich eingehalten werden.

Geschwindigkeitskontrollen dienen deshalb in erster Linie der Verkehrsrechtssicherheit und dürfen beim Thema Radarkontrollen und -standorte nicht primär in Zusammenhang mit der Vermeidung von Unfällen diskutiert werden. Der Kernauftrag liegt für die Kapo in der Durchsetzung eines verkehrsregelkonformen Fahrverhaltens. Die Leistung und Wirkung dieser polizeilichen Aufgabenerfüllung zeigt sich im Resultat einer hohen Verkehrsrechtssicherheit (Beachtung der Verkehrsregeln) und führt damit zu einer besseren Verkehrssicherheit (im Sinne der Verhinderung von Unfällen bzw. zur Verminderung der Unfallschwere). Die Gewährleistung der Verkehrsrechts- und Verkehrssicherheit sind grundsätzliche operative Aufgaben der Kapo, speziell im Verbund mit anderen Ämtern (z.B. Amt für Verkehr und Tiefbau).

2.3.2 Gesamtbeurteilung des Projekts

Eine Relation, Abhängigkeit oder Kausalität im Sinne von «mit der Veröffentlichung der Radarstandorte sind tiefere Übertretungsquoten oder sogar ein geringeres Unfallgeschehen verbunden» konnte nicht nachgewiesen werden. Es konnten weder positive noch negative Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen festgestellt werden.

Grundsätzlich haben in diesem Zeitraum die Übertretungsquoten bei den fünf repräsentativen Messstandorten der semistationären Anlagen abgenommen. Allerdings wurde im vierten Quartal 2025 ohne Veröffentlichung der SEMISTA-Standorte festgestellt, dass sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden – auch ohne Veröffentlichung – nicht verschlechtert hat bzw. das gleiche Muster aufwies wie nach einer Veröffentlichung. Unbestritten dürfte sein, dass die Veröffentlichung für diejenigen Fahrzeuglenkenden, welche die entsprechende Internetseite aufrufen haben, eine verkehrspräventive Wirkung, wenn auch örtlich begrenzt, entfaltet hat.

Wie in Ziffer 2.3.1 erwähnt, hat der Gesetzgeber Funktion und Aufgaben der Verkehrspolizei an die Polizei Kanton Solothurn übertragen (siehe dazu auch unsere Beantwortung des Auftrags Esther Bosshart [SVP Solothurn]: Geschwindigkeitskontrollen als effektive Unfallprävention in RRB Nr. 2006/1171). Aufgrund der dargelegten Kompetenzzuordnung hat die Polizei aus dem Bündel von verschiedensten Massnahmen und Instrumenten diejenigen um- und einzusetzen, welche aus ihrer Sicht einen hohen Wirkungsgrad für die Gewährleistung und allenfalls Erhöhung der Verkehrssicherheit versprechen. Vor diesem Hintergrund ist es sachlich gerechtfertigt, dass künftig die Polizei darüber entscheidet, ob und in welchem Rahmen die Veröffentlichung der Standorte der Geschwindigkeitsmessenanlagen fortzuführen ist.

3. Beschluss

- 3.1 Der Schlussbericht zur Evaluation der Veröffentlichung der Standorte stationärer und semistationärer Geschwindigkeitsmessenanlagen im Kanton Solothurn wird zur Kenntnis genommen.
- 3.2 Das weitere Vorgehen erfolgt gemäss den Erwägungen in Ziff. 2.3.2 und gemäss Kapitel 5 des Schlussberichts.



Yves Derendinger
Staatsschreiber

Beilagen

Schlussbericht: Veröffentlichung der Standorte stationärer und semistationärer Geschwindigkeitsmessenanlagen im Kanton Solothurn (einschliesslich Beilagen)

Verteiler

Departement des Innern, (Kein Papierversand, Zustellung durch DS DDI)
 Polizei Kanton Solothurn, (Kein Papierversand, Zustellung durch DS DDI)
 Bau- und Justizdepartement
 Staatsanwaltschaft
 Medien (elektronischer Versand durch STK Kommunikation)