

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?

2. Untersuchungsdesign und Methodik

Zur Evaluation der Massnahme wurden vier bzw. fünf repräsentative Messstandorte im Kanton Solothurn zum Einsatz der semistationären Anlagen (SEMISTA) definiert. Die Standorte wurden so gewählt, dass sowohl Innerorts- als auch Ausserortsverhältnisse berücksichtigt werden konnten. Die unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten (Innerorts-/Ausserortsbereich, Verkehrsaufkommen, Bebauungsstruktur) sind bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen. Ein direkter Vergleich der absoluten Werte zwischen den einzelnen Standorten ist daher nur eingeschränkt möglich.

2.1 Die Vergleichsstandorte in der Übersicht:

- Bettlach, Bielstrasse ⇒ Ausserorts, signalisiert 60 km/h
- Büsserach, Breitenbachstrasse ⇒ Innerorts, signalisiert 50 km/h
(teilweise nicht bewirtschaftbar infolge Baustelle, Ausweichstandort Erschwil)
- Erschwil, Passwangstrasse ⇒ Innerorts, signalisiert 50 km/h
(Ersatzstandort für Büsserach, Nachbargemeinde und gleicher Strassenzug)
- Holderbank, Hauptstrasse ⇒ Innerorts, signalisiert 50 km/h
- Obergösgen, Oltnerstrasse ⇒ Innerorts, signalisiert 50 km/h

2.2 Begleitende Verkehrsdatenerhebung mittels Verkehrsstatistikgerät

Die Geschwindigkeitsmessungen mit den semistationären Radaranlagen wurden durch den Einsatz eines Verkehrsstatistikgerätes (VSG) begleitet. Die Messdurchführung mittels VSG wurde

standardisiert eingesetzt, indem das VSG eine Woche vor Beginn der ordentlichen Geschwindigkeitsmessung mit der SEMISTA bereits montiert und erst eine Woche danach wieder abgebaut wurde.

Dieses Vorgehen stellte sicher, dass das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden vor, während und nach dem Einsatz der Geschwindigkeitsmessanlagen erfasst und miteinander verglichen werden konnte.

Ein Verkehrsstatistikgerät ist ein kompaktes, autonom arbeitendes Messgerät zur Erfassung von Verkehrsmenge, Fahrgeschwindigkeit und Zeitverläufen. Es handelt sich dabei um einen kleinen grauen Kasten ohne Anzeige oder optische Signale, welcher von den Verkehrsteilnehmenden kaum wahrgenommen wird. Eine unmittelbare Beeinflussung des Fahrverhaltens durch das VSG kann daher weitgehend ausgeschlossen werden.

2.3 Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen

Ergänzend zu den semistationären Messungen wurden auch die Erkenntnisse zu den stationären Geschwindigkeitsmessanlagen berücksichtigt. Dabei zeigte sich pauschal, dass im Rahmen des Pilotversuchs keine wesentlichen Veränderungen der Übertretungsquoten festgestellt werden konnten. Dieses Ergebnis ist nachvollziehbar und nicht überraschend, da die Standorte der stationären Anlagen seit vielen Jahren bekannt sind und bereits vor Einführung der Veröffentlichung eine hohe Bekanntheit bei den Verkehrsteilnehmenden bestand. Demzufolge konzentriert sich die Evaluation auf die Ergebnisse bei den semistationären Anlagen.

3. Ergebnisse

3.1 Fahrverhalten im zeitlichen Vergleich

Der Vergleich der Daten aus den Verkehrsstatistikgeräten zeigt über sämtliche untersuchten Standorte hinweg ein einheitliches und nachvollziehbares Muster:

- In der Phase vor dem Einsatz der semistationären Radaranlagen werden die höchsten Geschwindigkeitswerte registriert.
- Während des aktiven Einsatzes der Radaranlagen ist eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten feststellbar.
- Nach dem Abbau der Radaranlagen steigen die Geschwindigkeiten innert kurzer Zeit wieder an und erreichen jedoch nicht das Ausgangsniveau vor der Messung.

Dieses Muster bestätigt grundsätzlich den bekannten, zeitlich begrenzten Lenkungseffekt von Geschwindigkeitskontrollen.

Der ergänzende Vergleich der Phase nach Abschluss des eigentlichen Pilotversuchs, insbesondere ab dem 1. Oktober 2025, in welcher die Standorte der semistationären Anlagen nicht mehr veröffentlicht wurden, zeigt hinsichtlich dieses Verhaltensmusters keine wesentlichen Veränderungen (siehe unten die Erwägungen unter Ziff. 3.2).

Der kurzfristige Einfluss der Radarmessungen auf das Fahrverhalten bleibt also unabhängig von der Veröffentlichung bestehen.

3.2 Entwicklung der Übertretungsquoten

Die Auswertung der Übertretungsquoten erlaubt eine längerfristige Betrachtung der Entwicklung an den definierten Messstandorten. Betrachtet wurden die drei Jahre des Pilotprojekts sowie die dem dreijährigen Pilotprojekt vorangehenden drei Jahre.

Es zeigt sich an der Mehrzahl der Standorte eine Abnahme der Übertretungsquote und dadurch eine insgesamt positive Entwicklung.

Um die Ergebnisse besser zu validieren, wurde ergänzend eine weitere, wenn auch sehr kurze, Vergleichsphase vom 01.10.2025 bis 30.11.2025 ausgewertet. In dieser Zeitspanne wurden die Standorte der semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen nicht mehr veröffentlicht. Die Ergebnisse dieser Phase zeigen, dass an den ausgewerteten Standorten erneut eine leichte Abnahme der Übertretungsquote festgestellt werden konnte. Diese Entwicklung ist im Kontext eines insgesamt bereits tieferen Übertretungsniveaus zu interpretieren und bestätigt die allgemein positive Tendenz von Radarkontrollen und zwar unabhängig von der Veröffentlichung. Diese Erkenntnisse basieren unter anderem auf dem Umstand, dass die semistationären Anlagen bereits für erstmalig vorbeifahrende Fahrzeuglenkerinnen und -lenker gut sichtbar sind, dies gilt verstärkt für Personen, welche eine Strecke in beide Richtungen täglich befahren.

3.3 Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Parallel zur Analyse der Geschwindigkeiten und Übertretungsquoten wurde die Entwicklung des Verkehrsaufkommens berücksichtigt. Über den gesamten Beobachtungszeitraum ist generell eine leichte Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs feststellbar. Die stabilen beziehungsweise sinkenden Übertretungsquoten trotz dem steigenden Verkehrsaufkommen sind grundsätzlich positiv zu bewerten. Es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass höheres Verkehrsaufkommen – vor allem zu Spitzenzeiten – das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit tendenziell erschwert. Die Entwicklung der Übertretungsquoten ist daher im Zusammenspiel der verkehrsbedingten Rahmenbedingungen zu interpretieren.

3.4 Auswirkungen auf das Verkehrsunfallgeschehen - Verkehrssicherheit

Die Auswertung der veröffentlichten Radarstandorte zeigt keinen direkten Zusammenhang mit dem Verkehrsunfallgeschehen. Eine Reduktion der Unfallzahlen auf den überwachten Streckenabschnitten lässt sich anhand der vorliegenden Daten nicht nachweisen.

Weiter gilt es zu beachten, dass Verkehrsunfälle mit der Hauptursache Geschwindigkeit häufig auf nicht angepasste Geschwindigkeit an die Streckenführung, das Verkehrsgeschehen oder die Strassen- oder Witterungsverhältnisse zurückzuführen sind und nur selten in Zusammenhang mit einer Überschreitung der geltenden Höchstgeschwindigkeit stehen. Entsprechend bestehen diese Unfallursachen weitgehend unabhängig von den punktuell durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen mit Veröffentlichung der Standorte. Die Gesamtzahl der rapportierten Verkehrsunfälle ist in den untersuchten Vergleichsjahren insgesamt angestiegen, dies auch im Vergleich zur Periode vor dem Pilotprojekt. Unbestritten ist jedoch, dass die Einhaltung der Geschwindigkeitslimiten – mithin ein verkehrsregelkonformes Fahrverhalten – das Unfallrisiko senkt und vor allem auch die allfällige Unfallschwere reduziert. Geschwindigkeitskontrollen haben Wirkung und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Höhere Geschwindigkeiten erhöhen das Unfallrisiko deutlich, da sich der Bremsweg mit zunehmender Geschwindigkeit überproportional verlängert und Reaktionsreserven sinken. Gleichzeitig nehmen bei einem Aufprall mit höheren Geschwindigkeiten die Unfallfolgen zu. Dieser Sicherheitsgewinn ist nachweislich belegt, zeigt sich jedoch statistisch nicht, solange kein Unfallereignis eintritt.

Geschwindigkeitskontrollen leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, auch wenn sich dieser Effekt erwartungsgemäss nicht direkt in den Unfallzahlen widerspiegelt.

3.5 Exkurs: Geschwindigkeitskontrollen sorgen für Verkehrsrechtssicherheit

In der Diskussion um Radarkontrollen, Radarstandorte («Bezug zu unfallträchtigen Stellen») und der Veröffentlichung von Radarstandorten kann fälschlicherweise der Eindruck entstehen, dass Verkehrssicherheit und Radarstandorte lediglich im Zusammenhang mit der Vermeidung von Unfällen gerechtfertigt sind. Dies ist falsch. Gemäss § 4 des Gesetzes über die Kantonspolizei vom 23. September 1990 (BGS 511.11) sorgt die Kantonspolizei für Sicherheit und Ordnung auf öffentlichen Strassen und Gewässern. Sie verfolgt Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsrecht.

Verkehrssicherheit bedeutet demzufolge auch und nicht zuletzt Verkehrsrechtssicherheit. Der Hauptzweck liegt in der konsequenten Durchsetzung der geltenden Tempolimits und damit in der Stabilisierung und Durchsetzung eines regelkonformen Fahrverhaltens. Das Strassenverkehrsrecht und § 4 KapoG verlangen, dass die Verkehrsregeln eingehalten werden. Das Resultat einer hohen Verkehrsrechtssicherheit (Beachtung der Verkehrsregeln) führt dann zu einer besseren Verkehrssicherheit (im Sinne der Erwägungen unter Ziff. 3.4).

3.6 Ergebnisse der Klicks im Internet auf der Seite der Veröffentlichung

Die Grafik (Beilage 1) zeigt einen ausgeprägten Initialeffekt mit hohem Informationsinteresse unmittelbar nach der Veröffentlichung im Spätsommer 2022. In der Folge sank die Nutzung und pendelte sich rund ein Jahr nach Beginn des Pilotprojekts auf einem dauerhaft stabilen Niveau von rund 5000 Klicks pro Monat ein. Unter Berücksichtigung einer wöchentlichen Änderung des Radarstandortes kann von 1'000 bis 1'250 Klicks pro Woche ausgegangen werden.

4. Gesamtbeurteilung

Die Gesamtauswertung der vorliegenden Daten erlaubt folgende Beurteilung:

- Das Pilotprojekt liefert mit dem gewählten Untersuchungsdesign interessante Messergebnisse.
- Eine Kausalität im Sinne von Ursache (weil Veröffentlichung der Radarstandorte) und Wirkung (tiefere Übertretungsquoten oder sogar geringeres Unfallgeschehen) kann nicht nachgewiesen werden. Die Zahlenergebnisse lassen eine Aussage nicht zu. Zu vielschichtig sind die Einflussfaktoren (Pendlerströme, Sichtbarkeit der semistationären Anlage generell, Anzahl Internetklicks).
- Über den gesamten Betrachtungszeitraum hinweg zeigt sich eine tendenziell rückläufige Entwicklung der Übertretungsquoten bei den semistationären Anlagen, was insgesamt als positiv zu bewerten ist.
- Der bekannte kurzfristige Lenkungseffekt von Geschwindigkeitskontrollen bleibt unabhängig von der Veröffentlichung bestehen.
- Die zusätzliche Vergleichsphase ab Oktober 2025 ohne Veröffentlichung der Standorte der semistationären Anlagen bestätigt, dass sich das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden dadurch nicht verschlechtert hat, obwohl diese Vergleichsphase für eine repräsentative Aussage zu kurz ausgefallen ist.
- Der Aufwand für die Veröffentlichung ist als gering einzustufen.
- Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Unfallgeschehen) waren durch die Veröffentlichung (weder positive noch negative), wie zu erwarten, keine festzustellen.

Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Standorte der stationären Anlagen seit Jahren bekannt sind und auch semistationäre Anlagen von regelmässigen Verkehrsteilnehmenden erfahrungsgemäss rasch wahrgenommen werden. Die Veröffentlichung der Standorte ist daher primär als transparente und präventive Begleitmassnahme zu verstehen.

5. Fazit

Gestützt auf die dargestellten Ergebnisse des Pilotversuchs ist festzuhalten, dass keine kausalen Aussagen zum Einfluss der Veröffentlichung der Standorte von stationären und semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen auf die Entwicklung der Übertretungsquoten und das Unfallgeschehen gemacht werden können.

Die Massnahme als solche weist bei denjenigen Fahrzeuglenkenden, welche die entsprechende Internetseite aufgesucht haben, wohl einen punktuellen verkehrspräventiven Nutzen auf. Sie ist im Weiteren mit einem verhältnismässigen administrativen Mehraufwand verbunden. Die Veröffentlichung trägt grundsätzlich zur Transparenz bei und entspricht einem gewissen Informationsbedürfnis der Bevölkerung. Sie lässt sich einerseits in die bestehende Präventionspraxis einordnen und mit der Präventionsstrategie der Polizei Kanton Solothurn zur Förderung eines sicherheitsorientierten Verkehrsverhaltens vereinbaren. Andererseits ist festzuhalten, dass die Veröffentlichung zu Lasten des repressiven Lösungsansatzes der Verkehrssicherheit (Verkehrsregeln werden eingehalten, auch weil jederzeit und unverhofft mit Verkehrskontrollen gerechnet werden muss) geht.

5.1 Abgrenzung zu mobilen Geschwindigkeitskontrollen

Ergänzend wird deshalb ausdrücklich festgehalten, dass die Standorte mobiler Geschwindigkeitskontrollen weiterhin nicht zu veröffentlichen sind. Mobile Kontrollen erfüllen eine, zu den stationären und semistationären Anlagen ergänzende Messmethode und nehmen eine zentrale Funktion für die Verkehrs(rechts)sicherheit ein. Sie wirken insbesondere durch ihren Überraschungseffekt und tragen damit wesentlich zur allgemeinen Regelkonformität sowie zur nachhaltigen Geschwindigkeitsdisziplin und damit zur Sicherheit im Strassenverkehr bei. Zudem wäre die Veröffentlichung aufgrund der kurzen Einsatzzeiten mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden.

5.2 Weiteres Vorgehen

Vor dem Hintergrund der im vorliegenden Bericht gewonnenen Erkenntnisse (keine statistischen Auswirkungen) sowie unter Berücksichtigung des geringen administrativen Aufwands erscheint es sachlich angemessen, den Entscheid, ob die Veröffentlichung der Standorte der stationären und semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen weiterhin fortzuführen ist, in die Hände der Polizei zu legen. Es handelt sich um einen Teil der operativen Umsetzung ihrer Aufgabe, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Eine Weiterführung der Veröffentlichung im Rahmen des Pilotversuchs erscheint aus heutiger Sicht grundsätzlich unpräjudiziell möglich, weil die Bilanz des Pilotversuchs weder signifikante Nachteile noch Vorteile aufweist. Sollten sich jedoch die Unfallzahlen weiter verschlechtern, müssen der Polizei alle Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit offenstehen.

Wir ersuchen den Regierungsrat um Kenntnisnahme des Berichts und Zustimmung zum weiteren Vorgehen.

Oensingen/Solothurn, März 2026

gez. Dominic Jakob, Chef Verkehrstechnik
gez. Thomas Zuber, Kommandant

Beilagen:

- B1 Grafik Seitenansichten Homepage
- B2 Fotos der semistationären Anlage und des Verkehrsstatistikgeräts