

Regierungsratsbeschluss

vom 21. September 2021

Nr. 2021/1400

KR.Nr. I 0145/2021 (BJD)

Interpellation Fraktion Grüne: Road Security Inspections (RSI) im Kanton Solothurn Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Mit der Road Security Inspection (RSI) existiert ein Hilfsmittel, Strassen, Strassenabschnitte oder einzelne Objekte im Strassenraum (z.B. Streifen für Fussgänger und Fussgängerinnen) auf ihr Sicherheitsniveau systematisch zu analysieren und gegebenenfalls notwendige Massnahmen zur Behebung von Sicherheitsmängeln zu treffen.

Mithilfe von RSI können Strasseneigentümer und Strasseneigentümerinnen dem gesetzlichen Auftrag der Verkehrssicherheit nachkommen (Art. 6a Abs. 1 nach dem Strassenverkehrsgesetz SVG). Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) empfiehlt, RSI in regelmässigen Abständen durchzuführen.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen zur Thematik der RSI und analogen/ähnlichen Strassensicherheitsinspektionsprogrammen im Kanton Solothurn:

1. Existiert ein Programm, welches sicherstellt, dass Kantonsstrassen mittels RSI oder ähnlichen Strassensicherheitsinspektionsprogrammen analysiert werden? Falls ein solches Inspektionsprogramm existiert, bitte ich um Bekanntmachung davon.
2. In welcher Regelmässigkeit werden an neuralgischen Stellen RSI/andere Strassensicherheitsinspektionsprogramme durchgeführt?
3. Wodurch werden RSI/Strassensicherheitsinspektionsprogramme im Kanton Solothurn ausgelöst?
4. Wie werden Stellen, welche ein erhöhtes Sicherheitsrisiko aufweisen, identifiziert? Falls solche Stellen bereits identifiziert wurden, bitte ich um eine Auflistung davon.
5. Wer führt im Kanton Solothurn RSI/Strassensicherheitsinspektionsprogramme durch?
6. Über die Solothurner Kantonsstrassen führen zahlreiche gekennzeichnete Velowege von SchweizMobil: Wie werden diese Strassenabschnitte in Bezug auf Strassensicherheit überprüft und beurteilt?
7. Wann wurde die Gempenstrasse zwischen Dornach und Gempen, welche regelmässig durch Verkehrssicherheitsdefizite auffällt, letztmals mittels RSI oder einem ähnlichen Strassensicherheitsinspektionsprogramm analysiert? Was waren die Erkenntnisse davon? Welche Massnahmen wurden getroffen?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Im Rahmen des Programmes «Via sicura» hat das Eidgenössische Parlament verschiedenste Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr resp. der Sicherheit der Strasseninfrastruktur verabschiedet.

In der Folge wurden im Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) verschiedene Grundsätze betreffend die Sicherheit der Strasseninfrastruktur explizit verankert.

Der entsprechende Artikel 6a SVG trat auf den 1. Januar 2013 in Kraft. Danach ist durch die Strasseneigentümer den Anliegen der Verkehrssicherheit bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von Strassen gebührend Rechnung zu tragen. Zudem haben Bund und auch Kantone neu eine für den Verkehrssicherheitsbereich zuständige Person (Sicherheitsbeauftragten SiBe) zu bezeichnen. Um die Behörden beim Vollzug dieser anspruchsvollen Aufgaben zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI-Instrumente) entwickelt, welche die Strassen sicherer machen sollen. Diese Instrumente umfassen nebst der Road Safety Inspection (RSI) [Gefahrenstellen identifizieren und sanieren] weitere Instrumente.

Für den Vollzug dieser Aufgaben wurde - in Absprache mit der Kantonspolizei - im Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) ein Sicherheitsbeauftragter (SiBe) bezeichnet und ein entsprechender ISSI-Ausschuss gebildet. Diesem Ausschuss gehören die Leiter der Abteilungen Strassenbau, Strasseninspektorat und Verkehrsplanung an. Die Leitung obliegt dem Sicherheitsbeauftragten.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Existiert ein Programm, welches sicherstellt, dass Kantonsstrassen mittels RSI oder ähnlichen Strassensicherheitsinspektionsprogrammen analysiert werden? Falls ein solches Inspektionsprogramm existiert, bitte ich um Bekanntmachung davon.

Ja. Dieses basiert auf folgenden Grundlagen:

Aufgrund der Unfallmeldungen der Polizei führt das ASTRA eine schweizweite Datenbank über die Unfallschwerpunkte (USP). Diese Datenbank steht den Kantonen zur Verfügung.

Zudem hat das AVT im Jahr 2017 basierend auf dem ISSI-Instrument «NSM Network Safety Management», mit welchem die Verkehrssicherheit des Gesamtnetzes systematisch bewertet wird, einen Gesamtüberblick von möglichen Defiziten der Kantonsstrasseninfrastruktur erstellt.

Die USP und Erkenntnisse aus dem NSM werden durch den ISSI-Ausschuss periodisch analysiert. Massnahmen, welche sich aus den Erkenntnissen ergeben, werden priorisiert und in einer Datenbank bewirtschaftet.

3.2.2 Zu Frage 2:

In welcher Regelmässigkeit werden an neuralgischen Stellen RSI/andere Strassensicherheitsinspektionsprogramme durchgeführt?

Unfallschwerpunkte USP und auch «schwere» Einzelunfälle werden vor Ort begutachtet und können zu Massnahmen oder zur Überprüfung mittels einem RSI führen. Fallweise - u.a. falls trotz ergriffenen Massnahmen weiterhin eine Unfallhäufung festgestellt wird - erfolgt eine weitere Überprüfung, z.B. mittels einer verkehrstechnischen Unfallanalyse (VTUA).

3.2.3 Zu Frage 3:

Wodurch werden RSI/Strassensicherheitsinspektionsprogramme im Kanton Solothurn ausgelöst?

Die Anordnung zur Durchführung eines RSI erfolgt aufgrund von Ortsbesichtigungen der jährlich vom ASTRA neu gemeldeten USP. Ebenfalls werden aufgrund von Einzelunfallereignissen oder bei einer Häufung von Unfallmeldungen auf einem bestimmten Strassenabschnitt - unabhängig von den Meldungen des ASTRA - Sicherheitsinspektionen (RSI) ausgelöst.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wie werden Stellen, welche ein erhöhtes Sicherheitsrisiko aufweisen, identifiziert? Falls solche Stellen bereits identifiziert wurden, bitte ich um eine Auflistung davon.

Die Identifikation von Stellen mit erhöhtem Sicherheitsrisiko erfolgt aufgrund der jährlichen ASTRA-Meldungen der USP und der im Jahr 2017 durchgeführten systematischen Bewertung der Sicherheit des Kantonstrassennetzes (ISSI-Instrument «NSM Network Safety Management»), der Beurteilung von schweren Einzelereignissen sowie der Beurteilung von abschnittsweise generell gehäuften Unfallmeldungen.

Die aktuelle USP-Liste des ASTRA (Betrachtungszeitraum 1. Januar 2018 - 31. Dezember 2020) umfasst 27 USP. Davon fallen vier USP in den Zuständigkeitsbereich des ASTRA (Autobahnan-schlüsse).

Folgende wesentliche Unfallschwerpunkte fallen in den Zuständigkeitsbereich des Kantons:

- Solothurn, Kreisel Bielstrasse/Westtangente
- Olten, Sälikreisel
- Schnottwil, Knoten Bern-/Hauptstrasse Balm b. Messen (an Grenze Kanton SO/BE)
- Grenchen, Knoten Solothurn-/Leimenstrasse
- Biberist, Knoten Gerlafingen-/Derendingenstrasse.

Massnahmen zur Entschärfung der USP Biberist, Anschluss Bürenstrasse; Derendingen, Knoten Kreuzplatz und Flumenthal, Knoten Hinterriedholz wurden im Zuge von Sanierungsprojekten umgesetzt. Die Sanierung der übrigen USP erfolgt im Rahmen der Umsetzung der in der Mehr-jahresplanung Strassenbau aufgeführten Strassenbauprojekte.

3.2.5 Zu Frage 5:

Wer führt im Kanton Solothurn RSI/Strassensicherheitsinspektionsprogramme durch?

Die Auslösung eines RSI erfolgt durch den ISSI-Ausschuss. Die Auftragserteilung erfolgt zurzeit noch an externe Spezialisten (z.B. Beratungsstelle für Unfallverhütung [bfu]), autorisierte Personen von Ingenieurbüros), welche die RSI durchführen.

Das AVT verfügt aktuell nicht über die notwendigen Personalressourcen, um die ISSI-Instrumente durch eigene Mitarbeitende in der notwendigen Tiefe anzuwenden. Einzelne Mitarbeitende werden jedoch schrittweise mit der Anwendung ausgewählter ISSI-Instrumente (insbesondere RSI) vertraut gemacht.

3.2.6 Zu Frage 6:

Über die Solothurner Kantonsstrassen führen zahlreiche gekennzeichnete Velowege von SchweizMobil: Wie werden diese Strassenabschnitte in Bezug auf Strassensicherheit überprüft und beurteilt?

Die Schweiz Mobil - Velolandrouten werden i.d.R. abseits der Kantonsstrassen geführt. Für die Sicherheit dieser Abschnitte ist der jeweilige Werkeigentümer zuständig.

Eine Führung von Velolandrouten auf Kantonsstrassen ist aber in Einzelfällen unumgänglich. Dies insbesondere im Jura, wo die Kantonsstrassen oftmals die einzigen möglichen Verbindungen darstellen (z.B. Passwang oder Strassenabschnitt Herbetswil - Gänsbrunnen). Die Überprüfung der Velolandrouten, welche auf den Kantonsstrassen geführt werden, erfolgt gemäss dem unter Ziffer 3.2.1 bis 3.2.5 beschriebenen Vorgehen.

3.2.7 Zu Frage 7:

Wann wurde die Gempenstrasse zwischen Dornach und Gempfen, welche regelmässig durch Verkehrssicherheitsdefizite auffällt, letztmals mittels RSI oder einem ähnlichen Strassensicherheitsinspektionsprogramm analysiert? Was waren die Erkenntnisse davon? Welche Massnahmen wurden getroffen?

Das AVT beauftragte letztmals im Juli 2020 die bfu, eine umfassende Sicherheitsanalyse der Gempenstrasse durchzuführen, Massnahmen zu prüfen und entsprechende Empfehlungen zu unterbreiten.

Folgende Massnahmen wurden untersucht:

- Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h
- Permanente Videoüberwachungen / Radarstationen
- Ausbau der Gempenstrasse
- Überholverbot kombiniert mit Überholstrecken
- Zusätzliche Gefahrensignale
- Markierung von Randleitlinien
- Bessere Lesbarkeit des Strassenverlaufs gewährleisten.

Aufgrund der Empfehlungen der bfu und nach Anhörung der Kantonalen Verkehrskommission wurde Folgendes entschieden:

Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h: Das sogenannte V85 (d.h. die Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuglenker eingehalten wird) liegt gemäss den verdeckten Seitenradarmessungen (Wochenmessungen) und den Radarprotokollen der Kantonspolizei Solothurn deutlich unter 80 km/h. Der grösste Teil der Fahrzeuglenker verhält sich somit angepasst.

Notorischen Schnellfahrern und Rasern ist erfahrungsgemäss kaum beizukommen. Das riskante und rechtswidrige Fahrverhalten von einzelnen Fahrzeuglenkern ist im vorliegenden Fall jedoch kein Grund für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h. Von einer Reduktion auf «Höchstgeschwindigkeit 60» wird somit abgesehen. Auch die Einwohnergemeinde Gempen steht einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit kritisch gegenüber.

Permanente Videoüberwachungen / Radarstationen: Permanente Video- und Radarüberwachungen sind umstritten und mit hohen Kosten verbunden. Das Kosten- / Nutzenverhältnis ist ungünstig. Ausserdem sind entsprechende Anlagen erfahrungsgemäss hohem Vandalismus ausgesetzt.

Ausbau der Gempenstrasse: Die Gempenstrasse ist mit einer durchschnittlichen Strassenbreite von 6,25 m bis 7,50 m schon heute gut ausgebaut. In den engen Kurvenbereichen ist die Strasse aufgrund der entsprechenden Kurvenverbreiterungen sogar bis zu 13 Meter breit. Auf einen Ausbau der Gempenstrasse wird somit verzichtet. Dem baulichen Unterhalt der Fahrbahnoberfläche (u.a. Griffigkeit, insbesondere auch für Velofahrende) wird jedoch erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt.

Überholverbot kombiniert mit Überholstrecken: Eine Kombination von Strecken mit Überholverbot und Überholstrecken wird aufgrund der kurvenreichen Strassenführung als kontraproduktiv beurteilt; die Wahrscheinlichkeit für damit verbundene gefährliche Überholmanöver wird als hoch eingeschätzt.

Zusätzliche Gefahrensignale: Die Installation von Gefahrensignalen mit Hinweis «Radfahrer» oder das etappenweise Markieren von Velo-Piktogrammen werden geprüft.

Markierung von Sicherheits- und Randleitlinien: Die Zweckmässigkeit der Markierung von Randleitlinien wird ebenfalls nochmals geprüft. Zudem soll die Markierung für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs verbessert werden.

Bessere Lesbarkeit des Strassenverlaufs gewährleisten: Massnahmen zur besseren Lesbarkeit des Strassenverlaufs wie das Verdichten von Leitpfosten und Leitpfeilen, die teilweise Markierung von Randleitlinien, das Aufstellen von Leitplanken im Kurvenbereich etc. werden laufend umgesetzt.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

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