

Regierungsratsbeschluss

vom 22. August 2011

Nr. 2011/1743

KR.Nr. I 104/2011 (BJD)

Interpellation Daniel Urech (Grüne, Dornach): Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei Kantonsstrassen im Siedlungsraum (22.06.2011) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Kantonsstrassen sind gemäss § 3 Strassengesetz (BGS 725.11) Hochleistungsstrassen, die vorwiegend dem überregionalen Durchgangsverkehr dienen, Hauptverkehrsstrassen oder Ortsverbindungsstrassen. Da aber jede Gemeinde zumindest von einer Kantonsstrasse erschlossen werden muss, und die Kantonsstrassen häufig mitten durch den Dorfkern führen, stellt sich die Frage der Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf Kantonsstrassen im Siedlungsraum allgemein, insbesondere im Ortskern. Entsprechend dem grundsätzlichen Charakter der Kantonsstrassen als Hauptverkehrsstrassen, sind sie häufig nicht mit verkehrsberuhigenden Massnahmen ausgestattet, wie sie in vielen Gemeinden auf den Gemeindestrassen vorgenommen werden. Gleichzeitig sind Kantonsstrassen im Ortskern gerade in kleineren Gemeinden zuweilen eng und entsprechen nicht dem Charakter von Hauptverkehrsstrassen oder sie tragen durch ihr hohes Verkehrsaufkommen den Bedürfnissen des Langsamverkehrs nicht genügend Rechnung (als Beispiele seien die Ortsdurchfahrt Gempfen in Richtung Nuglar oder die Ortsdurchfahrt Rohr genannt). Trotzdem ist eine Beruhigung beispielsweise mit Tempo 30 oder weiteren verkehrsberuhigenden Massnahmen oft schwierig, da die Gemeinde nicht direkt über die Massnahmen auf der Kantonsstrasse entscheiden kann, resp. da grundsätzlich der Kanton zuständig ist. Gleichwohl wären an vielen Stellen verkehrsberuhigende Massnahmen dringend notwendig, um die langsamen Verkehrsteilnehmenden zu schützen und die Lebensqualität in den Siedlungsgebieten zu verbessern.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Welcher Anteil des Solothurner Kantonsstrassennetzes liegt innerhalb des Siedlungsgebiets?
2. Ist es grundsätzlich möglich, die Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet oder im Ortskern unter 50 km/h festzusetzen?
3. Wie gross ist der Anteil der Kantonsstrassen, auf dem die Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h liegt?
4. Wie stellt der Kanton sicher, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet den Verhältnissen entspricht und den Sicherheitsbedürfnissen des Langsamverkehrs Rechnung trägt?
5. Welche Erfahrungen hat der Kanton im Zusammenhang mit der Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen auf Kantonsstrassen bisher gemacht?
6. Ist der Regierungsrat bereit, auf Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet vermehrt die Einführung von Tempo-30-Zonen oder anderen verkehrsberuhigenden Massnahmen zu prüfen und umzusetzen? Wenn ja, wie? Wenn nein, weshalb nicht?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Zu Frage 1

Der Anteil des Kantonsstrassennetzes innerhalb des Siedlungsgebietes liegt zwischen 25 – 30 %.

3.2 Zu Frage 2

Ja, die Errichtung von Tempo-30-Zonen ist auch auf verkehrsorientierten Durchgangsstrassen (in der Regel Kantonsstrassen) ausnahmsweise zulässig, wenn aufgrund eines Gutachtens nachgewiesen ist, dass durch diese Massnahme auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann. Das Gutachten muss die Zweck- und Verhältnismässigkeit der tieferen Höchstgeschwindigkeit darlegen sowie aufzeigen, warum mit anderen Massnahmen das gewünschte Ziel nicht erreicht werden kann.

3.3 Zu Frage 3

Bis auf wenige Ausnahmen gibt es auf dem Kantonsstrassennetz keine Abschnitte, auf welchen eine Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h gilt. Bezüglich Tempo 30 stellt die Gemeinde Lüterkofen-Ichertswil eine solche Ausnahme dar. Im April 2005 wurde im Schulhausbereich auf einem Strassenabschnitt von 200 m Länge die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h verfügt.

3.4 Zu Frage 4

Niedrige Geschwindigkeiten heben die Verkehrssicherheit, insbesondere innerorts, wo vermehrt mit verletzlichen Verkehrsteilnehmenden zu rechnen ist. Die Aufwertung des Strassenraums sowie die Tempo-30-Zonen stellen diesbezüglich adäquate Präventionsmöglichkeiten dar. Das bfu-Modell Tempo 50/30 kombiniert diese beiden Ansätze zu einer gesamtheitlichen Lösung. Danach werden alle Strassen einer Gemeinde in zwei Geschwindigkeitsregimes eingeteilt. Die verkehrsorientierten Strassen (vor allem Haupt- oder wichtige Sammelstrassen) werden mit Tempo 50 generell signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für die langsamen Verkehrsteilnehmenden ergänzt. Die siedlungsorientierten Strassen (in der Regel untergeordnete Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen) sollen nach der Prüfung gemäss Gutachten in Tempo-30-Zonen eingebunden werden.

Der Durchgangsverkehr soll, wenn immer möglich, auf die übergeordneten, verkehrsorientierten Strassen gelenkt werden. Diese verfügen über einen höheren Ausbaustandard betreffend Verkehrssicherheit und haben betreffend Leistungsfähigkeit eine höhere Kapazität als siedlungsorientierte Strassen. Darum soll auf verkehrsorientierten Strassen innerorts in der Regel die Geschwindigkeit „Generell 50“ gelten. Da das Kantonsstrassennetz vorwiegend die Funktion des Durchleitens erfüllen soll, zählen diese Strassenzüge zu den verkehrsorientierten Strassen.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau wendet bei der Projektierung von Strassen konsequent die Vorgaben des Schweizerischen Normenwerks an. Wesentliche Projektierungselemente für Strassenabschnitte innerorts sind unter anderem die horizontale Linienführung, die Dimensionierung der Strassenquerschnitte, die Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten etc.. Wie bereits erwähnt, stellt zunehmend auch die Strassenraumgestaltung eine Möglichkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Bei anstehenden grösseren Strassensanierungsvorhaben wird jeweils auch geprüft, ob mit geeigneten Massnahmen bei der Gestaltung des Strassenraums ein Sicherheitsgewinn erzielt werden kann. Hinsichtlich des Langsamverkehrs wurden im Rahmen der Ag-

glomerationsprogramme detaillierte Schwachstellenanalysen durchgeführt. Insgesamt werden in den drei Agglomerationsprogrammen Solothurn, AareLand und Basel rund 32 Mio. Franken für Langsamverkehrsmassnahmen investiert.

3.5 Zu Frage 5

Der Kanton Solothurn hat zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor allem verkehrsberuhigende Massnahmen im Bereich der Strassenraumgestaltung wie Torsituationen bei Ortseinfahrten, Fussgängerquerungen mit Mittelinseln, Mehrzweckstreifen, Radstreifen, Kernfahrbahnen usw. umgesetzt. Mit diesen Massnahmen konnte die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht werden, ohne dass die generelle Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h herabgesetzt werden musste.

3.6 Zu Frage 6

Wie bereits erwähnt, kann auch auf Kantonsstrassen innerorts von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter bestimmten Voraussetzungen abgewichen werden. Ein Gutachten wie auch ein Betriebskonzept müssen dabei schlüssig darlegen, ob die entsprechende Massnahme als nötig, zweck- und verhältnismässig einzustufen ist und warum keine anderweitigen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung gewählt werden.

Ob die Reduktion der Geschwindigkeit im Rahmen des Einbezugs der Kantonsstrasse in eine Tempo-30-Zone umgesetzt oder die 30 km/h isoliert signalisiert würden, hängt von der konkreten Situation im Einzelfall (bestehende Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassennetz) ab.

Wir haben jedoch keine Veranlassung, vom Grundsatz der „Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei Ortsdurchfahrten“ abzuweichen, wenn sich die Ziele der Verkehrssicherheit, welche den Langsamverkehr einschliesst, mit anderweitigen Massnahmen erreichen lassen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (gan)
Amt für Raumplanung
Finanzdepartement
Parlamentdienste
Traktandenliste Kantonsrat