

## KREDITBEWILLIGUNGEN

### 2.1 TOTALSANIERUNG HALTENSTRASSE

#### Bericht

Im Investitionsprogramm 2019 des Kantons ist die Sanierung der Hauptstrasse Kriegstetten-Halten inklusiv Neubau der Brücke über die Oesch enthalten. Der gemeindebeitragspflichtige Anteil für die Sanierung beträgt total Fr. 474'000.-. Gemäss dem Gemeindebeitragssatz ist der Anteil der Gemeinde Kriegstetten für diese Baute 36.570 %, d.h. Fr. 173'300.-, verteilt auf die folgenden vier Jahre.

Als flankierende Massnahmen fallen für die Gemeinde noch zusätzliche Kosten wie z.B. Wasseranschlüsse auf Gemeindegebiet mit Schieberabsicherung etc. sowie Elektroarbeiten im Gemeindefnetz an. Die budgetierten Kosten betragen Fr. 20'000.- für Wasseranschlüsse und Fr. 30'000.- für Elektroarbeiten.

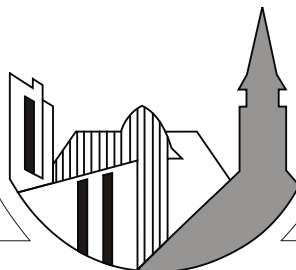
Die Kosten setzen sich nach dem Gesagten wie folgt zusammen:

Sanierung Haltenstrasse (Anteil an Kanton) Fr. 173'000.- (davon Fr. 114'300.- im 2019)	
Folgekosten für Gemeinde Wasser	Fr. 20'000.-
Folgekosten für Gemeinde Elektro	<u>Fr. 30'000.-</u>
	<b>Fr. 223'300.-</b>

#### Antrag

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung:

1. Auf das Geschäft sei einzutreten.
  2. Die Totalsanierung Haltenstrasse sei zu genehmigen und dem Kredit von Fr. 223'300.00 (davon Fr. 114'300 im 2019) zuzustimmen.
-



## 2.2 SANIERUNG SCHLÄFLISTRASSE, DECK- UND TRAGSCHICHT

### Bericht

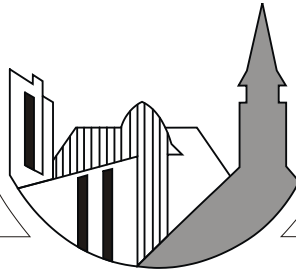
Im Investitionsprogramm 2019 des Kantons Solothurn ist die Sanierung der Hauptstrasse Kriegstetten-Halten inklusiv Neubau der Brücke über die Oesch enthalten. Im Zustandsbericht „Strassen von Kriegstetten“ ist die Schläflistrasse als dringend sanierungsbedürftig eingestuft.

In Anbetracht der kommenden Sanierung der Hauptstrasse sowie der flankierenden Massnahmen ist es naheliegend, dass die Sanierung der Schläflistrasse zeitgleich mit der Fertigstellung der Hauptstrasse erfolgen soll. Die budgetierten Kosten für die Sanierung der Trag- und Deckschicht betragen Fr. 65'000.-.

### Antrag

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung:

1. Auf das Geschäft sei einzutreten.
  2. Die Sanierung der Deck- und Tragschicht an der Schläflistrasse sei zu genehmigen und dem Kredit von Fr. 65'000.- zuzustimmen.
-



## 2.3 SANIERUNG ALTE GERLAFINGENSTRASSE, ENTWÄSSERUNG

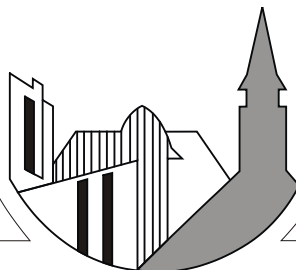
### Bericht

Die Alte Gerlafingenstrasse wird durch die Bautätigkeit an der Sigriststrasse wieder vermehrt genutzt. Da die Entwässerung des Oberflächenwassers nicht optimal gewährleistet ist, bilden sich gefährliche Pfützen. Durch das Auftragen eines neuen Deckbelags mit dem richtigen Gefälle über die ganze Länge der Strasse, wird der Abfluss des Oberflächenwassers optimiert und kann so zur Versickerung gebracht werden. Die budgetierten Kosten für die Sanierung der Alten Gerlafingenstrasse betragen Fr. 80'000.-.

### Antrag

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung:

1. Auf das Geschäft sei einzutreten.
  2. Die Sanierung der Entwässerung an der Alten Gerlafingenstrasse sei zu genehmigen und dem Kredit von Fr. 80'000.- zuzustimmen.
-



## 2.4 TEMPO 30 AUF QUARTIERSTRASSEN

### Bericht

Mit Brief vom 10. August 2016 haben 36 Einwohnerinnen und Einwohner einen Antrag auf «Mehr Sicherheit für unsere Kinder – Tempo 30 auf der Grundmattstrasse» gestellt. Dieses Projekt ist ein altes Postulat und wird erneut entfacht, denn im Rahmen der Ortplanungsrevision prüft der Gemeinderat Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

### Argumente für Tempo 30

Tempo 30 ist nicht nur ein Thema für Autofahrerinnen und Autofahrer. Es erhöht die Sicherheit für alle und sorgt für mehr Gleichberechtigung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Gerade die ungeschützten Fußgänger und Radfahrer profitieren von Tempo 30.

Bei Tempo 30 lassen sich die Straßen leichter überqueren. Auto- und Radverkehr harmonisieren besser, da Tempo 30 die Kommunikation zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern erleichtert. Auch deshalb, weil sich die Geschwindigkeiten annähern und sich die Eindrücke und Informationen, die wir als Verkehrsteilnehmer aufnehmen, bei einem niedrigeren Tempo besser verarbeiten lassen. Das fördert ein gleichberechtigtes Miteinander Aller. Die Form der Entschleunigung der Geschwindigkeit mit Tempo 30 trägt letztlich auch dazu bei, die Wohn- und Lebensqualität in den Wohnquartieren zu steigern und zeigt als weiteren Effekt eine Reduktion des Strassenlärmpegels. Aus diesen Überlegungen ist die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren sinnvoll.

### Faktencheck

#### 1. Bei Tempo 30 ereignen sich weniger Unfälle

Innerhalb von Ortschaften ereignen sich doppelt so viele Unfälle wie ausserhalb; mit Kindern erhöht sich das Verhältnis gar auf das 15-fache innerorts. Höhere Geschwindigkeiten sind Hauptursache für Unfälle mit Personenschäden. In Tempo 30-Zonen entstehen 40 % weniger Unfälle im Vergleich zu Tempo 50. Grund dafür sind die kürzeren Brems- und Anhaltewege.

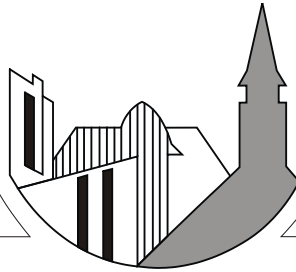
#### 2. Bei Tempo 30 haben Unfälle weniger schwere Folgen

Während bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h "nur" 30 % aller verunglückten Fussgänger getötet werden, sind es bei Tempo 50 bereits 80 %.

#### 3. Bei Tempo 30 können die Gefahren besser erkannt werden

Bei Tempo 50 liegt der Blick etwa 40 Meter vor dem Fahrzeug, bei Tempo 30 dagegen bei rund 15 Metern. Der Blickwinkel wird breiter, Situationen (wie Kinder, Velofahrer) neben der Fahrbahn können vom Fahrenden besser wahrgenommen und darauf reagiert werden.

#### 4. Bei Tempo 30 nehmen die Autofahrer mehr Rücksicht auf Kinder



Daraus ableitend führt die bessere Erkennung beispielsweise von Kindern dazu, dass Autofahrer häufig die Geschwindigkeit reduzieren. Demgegenüber fahren die Autofahrer auf Hauptstrassen mit Tempo 50 zügig an Kindern vorbei, ohne auf ihre Anwesenheit zu reagieren.

#### **5. Tempo 30 bringt mehr Sicherheit für alle nichtmotorisierten Verkehrsarten**

Die Unfallrisikominderung durch Tempo 30 ist am stärksten bei den nicht motorisierten Verkehrsarten. Fussgänger, Radfahrer, ältere Menschen, Behinderte und insbesondere Kinder werden durch Tempo 30 besser geschützt. Sie fühlen sich sicherer.

#### **6. Tempo 30 reduziert das motorisierte Verkehrsaufkommen**

Daraus ableitend gehen mehr Leute, Erwachsene wie Kinder, zu Fuss oder fahren mit dem Velo durch das Dorf.

#### **7. Tempo 30 führt zum wohnlicheren Dorf**

Untersuchungen belegen niedrigere Schadstoffwerte bei Tempo 30 durch Kohlenmonoxid, Stickoxide und Kohlenstoffemissionen. Zudem entsteht weniger Lärm. Gesundheit und Umwelt werden weniger belastet und die Wohnqualität verbessert.

#### **8. Tempo 30 erhöht die Fahrzeit nur unwesentlich**

Auf einer Strecke von 500 Metern verlängert sich die Fahrzeit bei Tempo 30 um maximal 5 - 10 Sekunden.

#### **9. Grundsatz zum Geschwindigkeitsregime 50/30 innerorts**

Um alle Wohngebiete gleichberechtigt zu behandeln, sollten möglichst viele Quartierstrassen als Tempo-30-Zonen signalisiert werden.

Verkehrorientierte Strassen wie die Kantonsstrasse K242 bleiben mit "Tempo 50 generell" signalisiert. Die Quartierstrassen sollen in Tempo-30-Zonen eingebunden werden. Diese Einheitlichkeit verbessert die Wahrnehmung des Autofahrers, welche Geschwindigkeit innerhalb der Quartiere gefahren werden darf.

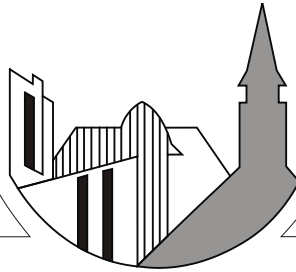
### **Wenn, dann gleich flächendeckend**

Gerade weil es auch in den umliegenden Dörfern bereits viele Tempo 30-Zonen gibt, ist die Verkehrslage oft unübersichtlich und schwer nachvollziehbar. Würde man nun nur die oben erwähnten problematischen Strassen Tempo 30 machen, so wäre dies kein weitgedachtes Verkehrsregime und würde dazu führen, dass es unübersichtlich würde. Ständig wechselnde Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen Tempo 30 und Tempo 50 erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit und Konzentration, vor allem von Autofahrerinnen und Autofahrern. Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit schafft Klarheit und Übersichtlichkeit.

Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit innerhalb der Quartiere ist ein klares Bekenntnis für mehr Sicherheit und Lebensqualität in unserem Dorf, nicht nur direkt vor der Schule, sondern überall dort, wo wir unterwegs sind und uns aufhalten.

### **Aufhebung von Fussgängerstreifen**

Da in Kriegstetten keine Fussgängerstreifen auf Quartierstrassen vorhanden sind, müssen auch keine aufgehoben werden.



### **Kantonsstrassen bleiben Tempo 50**

Keinen Einfluss hat die Einführung von Tempo 30 auf die Kantonsstrassen. Diese bleiben nach wie vor Tempo 50; auch im Dorfzentrum.

### **Finanzielles**

Mit einem Betrag von **Fr. 65'000.—** sind die Kosten für Ingenieur, Studie, Messungen, Wirkungsanalyse sowie die Montage und Markierung von ca. 12 Stelen gemäss beiliegendem Plan eingerechnet. Der beantragte Kredit entspricht den Projektkosten in Oekingen mit 14 Stelen.

### **Weiteres Vorgehen:**

Die Einführung erfolgt in mehreren Schritten:

- Aufnahme der Verkehrsdichte und Geschwindigkeiten durch 4 bis 5 Messstellen
- Auswertung dieser Messdaten
- Besprechung der Resultate im Gemeinderat
- Antrag an den Kanton für flächendeckende Einführung der Tempo-30-Zone
- Montage der Stelen
- Wirkungsanalyse (ca. nach einem Jahr an den gleichen Messstellen)

### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung:

1. Auf das Geschäft sei einzutreten.
2. Das Projekt Tempo 30 auf Quartierstrassen sei zu genehmigen und dem Kredit von Fr. 65'000.- zuzustimmen.

---

*Simon Wiedmer, Gemeindepräsident*