

BEGEGNUNGSZONEN IN DER STADT SOLOTHURN

KONZEPTBERICHT

Schlussversion vom 30.03.2022

(gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 22.02.2022)

Beilagen:

Beilage 1: Rahmengutachten
Beilage 2: Vorlage Detailgutachten
Beilage 3: Formular Antrag
Beilage 4: Formular Stellungnahmen
Beilage 5: Eignungsplan

Auftraggeberin:

Stadt Solothurn
Stadtbauamt Tiefbau
Postfach 460
4502 Solothurn

Begleitung:

Thomas Pfister Stadtbauamt, Chef Tiefbau
Marcel Christ Stadtpolizei, Dienstchef Technischer Dienst

Bearbeitung:

Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH
Museumstrasse 9
5200 Brugg
Tel.: 062 822 52 01
www.belloli.org / info@belloli.org

Thomas Belloli Dipl. Ing. FH in Raumplanung
Patricia Belloli Dipl. Techn. HF

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	1
Verkehrsberuhigung in Solothurn	2
Ziele des Konzepts „Begegnungszonen in der Stadt Solothurn“	4
Eignungskriterien	5
Prozessablauf	7
Ausgestaltung von Begegnungszonen in der Stadt Solothurn	10

EINLEITUNG

In vielen Schweizer Städten sind Begegnungszonen in Wohn- und Geschäftsquartieren ein Thema. Mit der laufend stattfindenden Verdichtung steigern sich auch die Frequenzen des Verkehrs, dies verstärkt bereits vorhandene oder verursacht absehbare negative Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität. Um diese hoch zu halten, um die Attraktivität und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und Begegnungen in den Siedlungen zu fördern, eignen sich Begegnungszonen. Gegenüber den weitestgehend vorhandenen Tempo 30 Zonen erhält der Fussverkehr in einer Begegnungszone den Vortritt vor dem fahrenden Verkehr, bei einer um lediglich 10km/h reduzierten Fahrgeschwindigkeit. Begegnungszonen bieten damit ein grosses Potenzial für mehr Begegnung, Spiel und Aneignung des Strassenraumes durch die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers. Der Strassenraum ist nicht mehr nur Dienstleister für die Durchfahrt und das Parkieren. Quartierstrassen sind oftmals der einzige öffentliche Raum und damit wichtige Identifikationselemente. Es ist eine allgemeine Erkenntnis, dass sich Personen zuvorkommender, rücksichtsvoller und allgemein verantwortungsbewusster verhalten, wenn sie sich mit ihrem Umfeld identifizieren. Begegnungszonen können daher nicht nur einen lokalen Beitrag zu einer besseren Wohn- und Lebensqualität leisten, sondern über indirekte Bezüge auch die „Freundlichkeit“ und Belebung der ganzen Stadt positiv beeinflussen. Bewohnerinnen und Bewohner sollen sich zu Hause fühlen und ihrer Stadt Sorge tragen.

VERKEHRSBERUHIGUNG IN SOLOTHURN

In Solothurn sind alle Quartiere (bis auf wenige Ausnahmen) bereits in Tempo 30 Zonen einbezogen. Begegnungszonen sind aktuell nur in der Altstadt im Bereich Postplatz, in der Vorstadt im Bereich Hauptbahnhofstrasse sowie beim Kreuzackerquai signalisiert. Diese Verkehrsberuhigungen haben während ihrer Entwicklungsgeschichte nicht zu fundamentalen Diskussionen geführt. Die Zweckmässigkeit der bestehenden Tempo 30 Zonen und der Begegnungszonen ist unbestritten.

Hinsichtlich der bestehenden Begegnungszonen war es offenbar ebenfalls klar, dass dieses Regime mit tiefer Fahrgeschwindigkeit für relativ wenig Verkehr und flächigem Fussgängervortritt für die Zentrumsbereiche in der Altstadt und der Vorstadt das richtige Regime ist. Diese Begegnungszonen mit Zentrumscharakter und daher einem sehr hohen Anteil an Fuss- und Veloverkehr am vorkommenden Gesamtverkehr unterscheiden sich aber vom Charakter her von den in diesem Konzept zur Diskussion gestellten Begegnungszonen in Wohnquartieren und auch von solchen in Geschäftsquartieren.

Falls davon ausgegangen wird, dass für eine funktionierende Begegnungszone ein ähnlich hoher Anteil an Fussverkehr wie an motorisiertem Individualverkehr vorhanden sein muss, damit die Begegnungen überhaupt stattfinden, lässt sich dies durchaus verneinen. In der Altstadt beispielsweise ist aufgrund der Zufahrtsregelung sicherlich deutlich mehr Fussverkehr vorhanden als Autoverkehr. Es sind nur einzelne Fahrten zugelassen. In Geschäftsquartieren könnte das Verhältnis zu gewissen Tageszeiten +/- ausgeglichen sein, auf einem relativ hohen Niveau, während in Wohnquartieren davon auszugehen ist, dass mehr Autoverkehr als Fussverkehr auftreten wird.

Begegnungszonen funktionieren bei passender Ausgestaltung mit unterschiedlichen Verkehrsverhältnissen. Es gibt Zentrumszonen mit hoher Frequenz von allen oder auch nur von einer Verkehrsart (Beispiel: Altstadt) und solche, welche sich vielleicht eher an der früher üblichen Wohnstrasse orientieren. Die Zielsetzungen sind bei beiden Zonencharakteren grundsätzlich vergleichbar, wobei in einer intensiv belebten Zentrums-Begegnungszone das Signal selbst wahrscheinlich für die Benützenden ein geringeres Gewicht hat als in der geringer belebten Wohnstrasse. In der Zentrumszone ist es die grosse Anzahl an Interaktionen, welche automatisch zu einer tiefen Fahrgeschwindigkeit beiträgt, in der Wohnstrasse muss die Signalisation, zusammen mit dem Erscheinungsbild und je nach Erfordernis einer attraktiven Gestaltung die Aufgabe übernehmen, den wahrgenommenen Durchfahrtswiderstand für die Fahrzeuglenkenden zu definieren.

Begegnungszonen in Quartierstrassen werten den Aussenraum des eigenen Wohnortes zu einem attraktiven öffentlichen Raum auf oder tragen mindestens über die tiefere Fahrgeschwindigkeit und die allenfalls eingesetzte Gestaltung dazu bei. Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten mit der Signalisation einer Begegnungszone ein Vortrittsrecht gegenüber motorisiertem Verkehr und Velos. Insbesondere für Kinder soll die Präsenz im Strassenraum durch die Reduktion der Geschwindigkeit auf 20 km/h angemessener und sicherer gestaltet werden, nicht nur beim Aufenthalt im Freien in der Freizeit, sondern auch auf den täglichen Wegen.

Die Verkehrsberuhigung allgemein ist im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung (OPR) verankert. Im räumlichen Leitbild wird festgelegt, dass die Stadt Solothurn als eine Stadt der kurzen Wege geschätzt, geschützt und gefördert wird. Alle Verkehrsteilnehmenden erhalten gleiche Chancen und Möglichkeiten. Die weitere Mobilitätsentwicklung wird aktiv und stadtverträglich organisiert. Der Modalsplit wird zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs optimiert. Die Erreichbarkeit der Stadt soll dabei weiterhin für alle Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden.

Ruhige und sichere Verkehrswege sind ein Bedürfnis. Das Entwicklungsziel Verkehr 2035 aus dem

Rahmenplan Mobilität sieht vor, die Belastung der Strassen mit motorisiertem Individualverkehr zu plafonieren und Neuverkehr wie auch bestehenden Verkehr auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr umzulenken. Dies erfordert Massnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit des motorisierten Verkehrs auf den innerstädtischen Strassen (gemäss Handlungsfeld MIV des Rahmenplans Mobilität) und eine Verbesserung der Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr.

Aufgrund dieser Verankerung und der passiven Herangehensweise ist nicht vorgesehen, das erarbeitete Konzept in den politischen Bewilligungsprozess zu geben, das Konzept wird nur in der Kommission Planung und Umwelt behandelt. Die Unterlagen werden ausschliesslich gemeinsam durch das Stadtbauamt und die Stadtpolizei eingesetzt. Die Einführung einer Begegnungszone wird jeweils durch den Gemeinderat beschlossen und durch die Stadtpolizei publiziert. Die bauliche Umsetzung obliegt dem Stadtbauamt. Ob und wie eine Begegnungszone eingeführt wird, entscheidet schlussendlich eine Mehrheit der direkt Betroffenen.

ZIELE DES KONZEPTS „BEGEGNUNGSZONEN IN DER STADT SOLOTHURN“

Primäres Ziel ist es, die Anfragen für Begegnungszonen aus der Bevölkerung (Anwohnerinnen und Anwohner Quartierstrassen, betroffenes Gewerbe) mit gleichen Kriterien und Vorgaben zu prüfen und so eine Gleichbehandlung herbeizuführen. Aus den Quartieren kamen in der Vergangenheit immer wieder Anfragen an das Stadtbauamt, ob auf den öffentlichen Strassen Begegnungszonen eingerichtet werden können. Diesen Anfragen liegt in den meisten Fällen der Wunsch zu Grunde, die Quartierstrassen als Spiel- und Aufenthaltsflächen für die Kinder nutzbar zu machen oder die Menge der durchfahrenden Fahrzeuge zu reduzieren (Durchfahrtswiderstand).

Es ist nicht das Ziel, von sich aus flächendeckend Begegnungszonen einzuführen. Es soll aber dort reagiert werden können, wo ein entsprechendes Bedürfnis einer Mehrheit der Anstösserinnen und Anstösser (inklusive Gewerbe) besteht. Die Initiative soll aus der Bevölkerung kommen. Damit die Anfragen jeweils nach gleichen Kriterien beurteilt werden können, sollen die nötigen Grundlagen im Sinne von „Spielregeln“ geschaffen werden. Der Prozess soll für die Anwohnerinnen und Anwohner, die Gewerbetreibenden wie auch für die Stadtverwaltung und die Stadtpolizei einfach und effizient geregelt sein. Schlussendlich ist es das Ziel, die Begegnungszonen an den dafür geeigneten Stellen zu realisieren, dort wo sie gewünscht und gebraucht werden und so den Strassenraum attraktiver und sicherer gestalten.

Bei Begegnungszonen handelt es sich rechtlich um signalisierte abweichende Höchstgeschwindigkeiten. Ob und wann eine abweichende Höchstgeschwindigkeit signalisiert werden muss, ist sicherlich kein demokratischer Prozess, sondern wird alleine über die fachliche Beurteilung und die verkehrsrechtliche Regelung bestimmt. In der Praxis ist die Abgrenzung jedoch nicht immer derart klar. Die Haltung der Betroffenen bestimmt mit, ob eine Verkehrsberuhigung eingeführt wird oder nicht, bei grösseren Projekten über die Kreditgenehmigung. Die Zone kann schlussendlich nur eingeführt werden, wenn sie im Fachgutachten als notwendig und zweckmässig beurteilt werden kann. Die Einführung von Begegnungszonen ist also nicht demokratisch, sondern fachlich begründet. Es kann gut sein, dass sich ein Bevölkerungsteil für eine Strasse eine Begegnungszone wünscht, diese aber aus fachlichen oder verkehrsrechtlichen Gründen nicht realisierbar ist. Um Leerläufe möglichst zu vermeiden, wurden deshalb vorab grundsätzliche Eignungskriterien diskutiert und festgelegt.

EIGNUNGSKRITERIEN

Um vorab klar zu definieren, auf welchen Strassenabschnitten die Signalisation einer Begegnungszone Sinn macht, eine Chance hat und zielführend ist, werden Eignungskriterien definiert. Die nachfolgenden Kriterien sind vergleichbar mit der Praxis anderer Städte.

Kriterium keine Hauptstrassen oder Groberschliessung

Quartierstrassen 1 (Groberschliessung) sollen den Verkehr auf die Kantonsstrassen / Hauptstrassen (übergeordnetes Strassennetz) leiten. Sie sind deshalb grundsätzlich nicht geeignet um zu Begegnungszonen in Wohnquartieren zu werden und sind vom Konzept ausgeschlossen. Eine Begegnungszone bringt mehr Aufenthaltsqualität mit sich und damit tendenziell mehr Durchfahrtswiderstand. Dies könnte zu einem Ausweichen des Verkehrs auf andere Strassen führen, was mit den ausgeschlossenen Strassen verkehrsplanerisch vermieden werden soll.

Kriterium wenig Verkehr

Dieses Kriterium ist relativ weich und verhandelbar. Es geht prinzipiell darum, den Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen. Eine hohe Verkehrsmenge (ein hoher „Verkehrsdruk“) ist der Aufenthaltsqualität grundsätzlich abträglich, weshalb Strassen mit mehr als 100 Fahrzeugen pro Spitzenstunde (beurteilt anhand dem erhobenen durchschnittlichen täglichen Verkehr DTV- die Spitzenstunde beträgt üblicherweise ca. 10% des DTV) speziell zu prüfen sind. Das heisst nicht, dass eine Strasse mit einer Belastung von beispielsweise 1'500 Fahrzeugen pro Tag sich nicht für die Einführung einer Begegnungszone eignet, die Interessenabwägung ist aber differenzierter zu führen. Die Klassierung und die Information der aktuellen Verkehrsbelastung zeigen an, dass dem Interesse der Wohnqualität aufgrund der Netzstruktur allenfalls gewichtige Interessen entgegenstehen.

Kriterium kein öffentlicher Linienbusverkehr

In Begegnungszonen haben auch Linienbusse keinen Vortritt gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern und müssen wie alle anderen Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker auch langsamer fahren. Dies könnte, wenn Buslinien über längere Strecken durch Begegnungszonen führen, Auswirkungen auf die Fahrpläne haben. Der öffentliche Verkehr soll konkurrenzfähig bleiben. Quartierstrassen mit Buslinien sind nicht kategorisch ausgeschlossen, sie sind aber speziell zu prüfen und die Interessen sind im Einzelfall abzuwägen.

Kriterium anliegende Strassen mit Tempo 50

Die signalisierte Geschwindigkeit gilt jeweils exakt ab dem Signal. Trotzdem wird in gewissen Fällen davon ausgegangen, dass eine abgestufte Geschwindigkeitssignalisation von den Fahrzeuglenkenden besser eingehalten wird. Bezüglich Begegnungszonen kann dies bedeuten, dass der Übergang von einer Strasse mit Tempo 50 in eine Begegnungszone nicht zu abrupt sein soll. Bei Abbiegebeziehungen, welche langsam befahren werden, ist die Positionierung des Eingangstores zur Begegnungszone sowieso zu klären. Ungünstiger ist es sicherlich, wenn auf gerader Strecke ohne prägnante räumliche Abschnittwechsel die Höchstgeschwindigkeit ändert.

Kriterium Strasse mit Veloroute

In besiedelten Gebieten gibt es auch überlagernde Netze der Verkehrsarten Fuss- und Veloverkehr, welche strategisch zu berücksichtigen sind. Begegnungszonen sind in erster Linie für den Fussverkehr gedacht. Beim Veloverkehr kann je nach Routenzweck der Fall eintreten, dass ein

Interesse an einer höheren Fahrgeschwindigkeit und an einem ungestörten Vortrittsrecht im Verlauf der Route besteht. Derart betroffene Strassen werden im Eignungsplan nicht kategorisch ausgeschlossen, sie sind aber speziell zu prüfen. Es kann durchaus sein, dass die Interessenabwägung zum Beispiel bei der Brühlstrasse ein überwiegendes Interesse an einer schnell befahrbaren Veloroute ausweist und die Begegnungszone diesem Interesse untergeordnet werden muss.

Eignungsplan

Der Eignungsplan wurde erstellt um beurteilen zu können, welche Strassen sich unter Anwendung der beschriebenen Kriterien als Begegnungszonen eignen könnten. Er dient auch zur Erstellung des Rahmengautechens. Der Plan hat keine Verbindlichkeit und beruht lediglich auf der objektiven und teilweise subjektiven Klassierung. Er kann geändert werden, wenn neue Erkenntnisse zu berücksichtigen sind oder gewisse Gebiete durch politische Entscheide ausgeschieden werden. Bei einem Antrag für eine Begegnungszone erfolgt eine spezifische und detaillierte fachliche Prüfung anhand der Eignungskriterien. Daher ist nicht abzusehen, dass alle darin als grundsätzlich „geeignet“ bezeichneten Strassen tatsächlich zu Begegnungszonen werden.

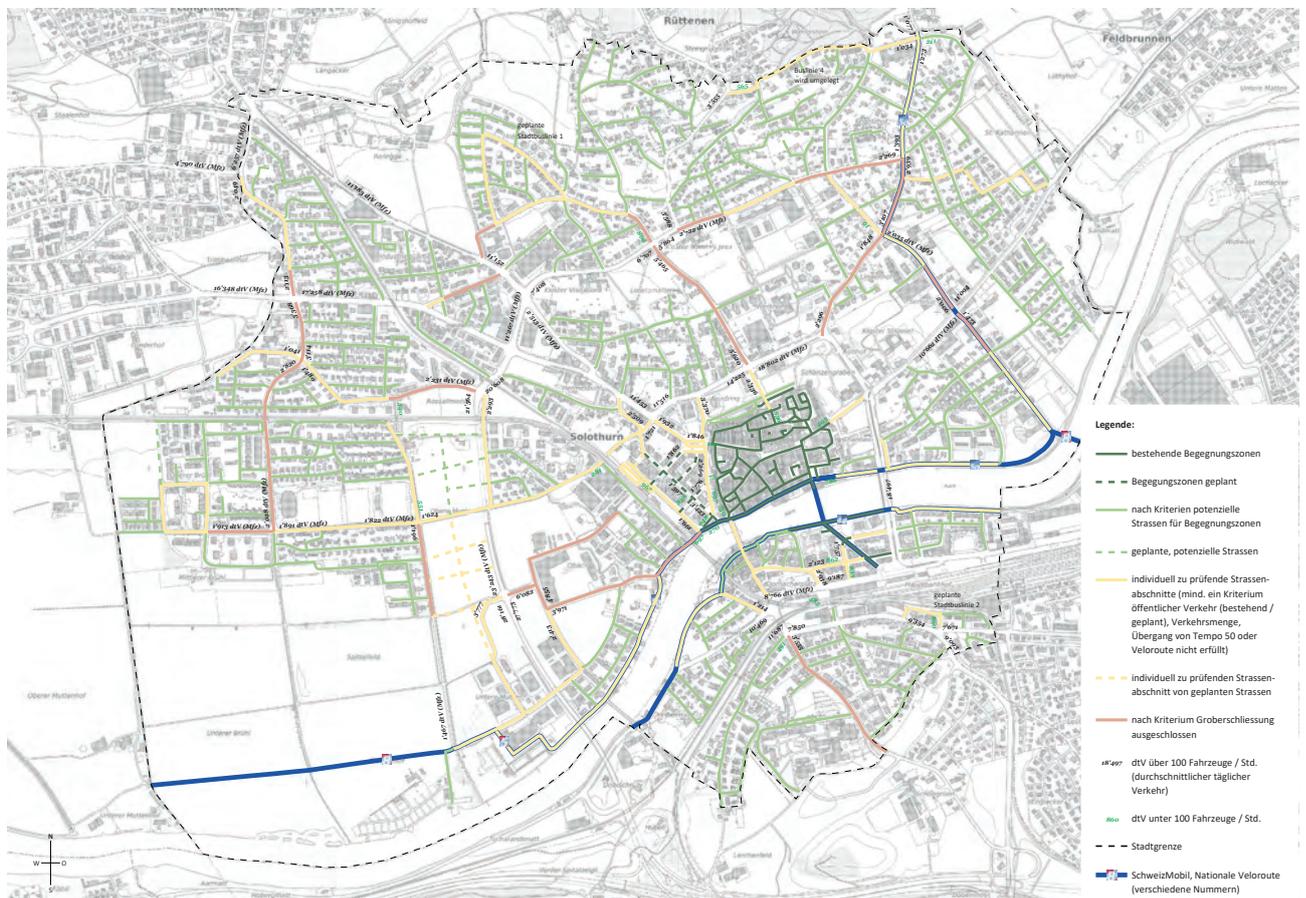


Abbildung: Verkleinerung des Eignungsplanes

PROZESSABLAUF

Das Begegnungszonenkonzept beinhaltet ein Prozessblatt, ein Antragsformular und eine Tabelle zur Stellungnahme. Der Prozess zur Einführung einer Begegnungszone in einer geeigneten Strasse gestaltet sich folgendermassen:

Anstoss



Ein Antrag auf Prüfung für eine Begegnungszone kann durch eine Privatperson (Anwohnerschaft, Gewerbe), auf der politischen Ebene (Motion, Postulat usw.) und auch auf der fachlichen Ebene (Stadtbauamt und Stadtpolizei) gestellt werden.



Erste Prüfung



Stadtbauamt und Stadtpolizei prüfen das Gesuch. Anhand des Eignungsplanes ist festzustellen, ob sich die betreffende Strasse grundsätzlich eignet oder nicht. Bei negativer Entscheidung ist die Umsetzung nicht möglich und die Ablehnung des Antrags wird begründet beantwortet. Sind die Rahmenbedingungen für eine Begegnungszone erfüllt, werden die Antragsteller aufgefordert eine Mehrheit unter den Betroffenen zu suchen (politischer Vorstoss ausgenommen). Wenn eine Mehrheit der Betroffenen zustimmt, wird der Antrag zur Signalisation einer Begegnungszone beim Stadtbauamt eingereicht.



Fachliche Prüfung



Das Stadtbauamt prüft den Antrag anhand der Eignungskriterien. Ist die Eignung für eine Begegnungszone gegeben, beantragt das Stadtbauamt beim Umwelt- und Bauausschuss, dass die weiteren Schritte eingeleitet werden können.

Bei positiver Entscheidung wird zu einer Startbegehung mit Stadtbauamt, Stadtpolizei und einer Anwohnergruppe (drei Personen aus verschiedenen Haushalten, Gewerbebetrieben) eingeladen (politischer Vorstoss ausgenommen). Das Vorhaben wird beispielsweise an einer Begehung vor Ort ein erstes Mal diskutiert, die Teilnehmenden bringen ihre Interessen ein. Ideen für die Ausgestaltung, terminliche Fragen, Zusammenhänge mit anstehenden Strassensanierungen, Kriterien, Zielsetzungen werden diskutiert.



Vorprojekt



Das Stadtbauamt lässt ein Vorprojekt ausarbeiten. Die Eingriffstiefe (bauliche Massnahmen, Markierungsmassnahmen, nur Signalisation) ist dabei abhängig von der konkreten Situation und den an der Startbegehung diskutierten Bedürfnissen. Es sind auch die Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen und ein Detailgutachten auszufüllen. Gemäss Verordnung sind die einzusetzenden Massnahmen abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit.



Vernehmlassung



Das Projekt wird den Betroffenen vorgestellt. Wenn sich eine Mehrheit der Betroffenen für das Projekt ausspricht, beschliesst das Stadtbauamt über das weitere Verfahren zur Projektbewilligung.



reguläres Verfahren
bei pos. Entscheid,
öffentliche Auflage,
Verzögerung bei Ein-
sprachen

Auflageverfahren

Ist die Projektbewilligung erteilt, führen das Stadtbauamt und die Stadtpolizei anschliessend die regulären Verfahren durch. Bei baulichen Massnahmen erfolgt eine öffentliche Auflage nach Baugesetz (Stadtbauamt) und Strassenverkehrsgesetz für die neuen Signalisationen (Stadtpolizei).

Wenn Einsprachen eingehen verzögert sich das Vorhaben. Wenn keine Einsprachen eingehen oder wenn eingegangene Einsprachen geregelt werden konnten, erfolgt die Realisierung der Begegnungszone durch Stadtbauamt und Stadtpolizei gemäss Planung.



Prozessdauer
Antrag bis Realisierung
= 1 Jahr

Prozessdauer

Da es sich trotz der geregelten Vorbereitung um ein reguläres Signalisations- und allenfalls Bau- projekt handelt, und trotz der im Verfahren integrierten Zustimmung einer Mehrheit der betroffenen Bevölkerung, wird erfahrungsgemäss davon ausgegangen, dass die Dauer ab Antrag bis zur Realisierung bei gutem Verlauf mindestens ein Jahr, bei verzögertem Verlauf auch deutlich länger dauern kann.

Erläuterungen zum Prozessablauf

Zu Beginn muss eine Mehrheit der Betroffenen dem Antrag zustimmen. So kann sichergestellt werden, dass der Antrag tatsächlich einem Bedürfnis der Betroffenen entspricht. Damit ist aber nicht sichergestellt, dass nicht später im Projektverlauf Verzögerungen (beispielsweise durch Einsprachen gegen das Vorhaben) auftreten, aber die Ressourcen werden voraussichtlich nicht von vornherein vergebens eingesetzt. Wenn das Stadtbauamt den ordnungsgemäss ausgefüllten Antrag geprüft hat (ca. ein Monat), wird die Bevölkerung einbezogen. Dieser Einbezug erfolgt über eine Gruppe von Betroffenen, die sich aus idealerweise drei bis maximal fünf nicht im selben Haushalt lebenden Personen sowie falls erforderlich dem ortsansässigen Gewerbe zusammensetzt. Damit wird gewährleistet, dass die Initiative nicht nur von einer Einzelperson ausgeht, sondern von möglichst vielen getragen wird. Zudem werden von der Startbegehung auch bereits wichtige Hinweise, auch „zwischen den Zeilen“, erwartet. Für die Beteiligten ist es somit einfacher einzuschätzen, worum es bei dem Antrag hauptsächlich geht und wo „der Schuh drückt“. Im weiteren Projektverlauf werden Wünsche und Anregungen nach Möglichkeit aufgenommen und diskutiert. Die Ausarbeitung eines Vorprojekts dauert realistisch von ca. zwei Monaten (bei ganz einfachen Vorhaben) bis zu einem Jahr, wenn mehrere Strassenzüge gleichzeitig beurteilt werden oder wenn es aufgrund von notwendigen baulichen Massnahmen deutlich komplizierter ist. Ein wichtiger Punkt für das Vorprojekt und das in dieser Phase zu erstellende Detailgutachten ist auch mindestens eine Geschwindigkeitsmessung pro Strasse. Um die Meinungen aus dem Quartier zum Vorprojekt abzuholen, wird eine Vernehmlassungsrunde durchgeführt und Anregungen werden geprüft und nach Möglichkeit ins Projekt aufgenommen. Schlussendlich muss wiederum die Mehrheit der Betroffenen dem bereinigten Projekt offiziell zustimmen, bevor der definitive Projektentscheid eingeholt werden kann und das Projekt ins offizielle Verfahren geht.

Verkehrsgutachten

Für die Umsetzung ist formal ein Verkehrsgutachten nach Art. 3 der Verordnung über die Tempo 30 Zonen und die Begegnungszonen erforderlich. Damit nicht für jeden noch so kleinen Strassenabschnitt ein vollständiges Gutachten erstellt werden muss, hat das Stadtbauamt ein Rahmengutachten erstellt. Dieses enthält den eher allgemeinen Teil. Für jede einzelne Zone ist der Vollständigkeit halber ein Detailgutachten zu erstellen, welches schlussendlich noch in einer Checkliste besteht. Dieses Detailgutachten ist Teil des Konzepts.

6 - 12 Monate nach der Realisierung einer Begegnungszone wird eine Nachkontrolle durchgeführt, bei welcher insbesondere die Einhaltung der Geschwindigkeit im Fokus steht. Sofern die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten wird, müssen weitere Massnahmen geprüft und umgesetzt werden.

AUSGESTALTUNG VON BEGEGNUNGSZONEN IN DER STADT SOLOTHURN

Im Grundsatz soll die „Umgestaltung“ zur Begegnungszone ohne bauliche Massnahmen erfolgen. Dies hat zwei Gründe: Einerseits bedingen bauliche Eingriffe grössere Planungen, was sich negativ auf die Projektdauer und die Kosten auswirkt. Andererseits bewahrt ein Projekt ohne bauliche Eingriffe eine gewisse Flexibilität für spätere Anpassungen.

Die Gestaltung einer Begegnungszone hat einen grossen Einfluss darauf, ob der Strassenabschnitt von den Fahrzeuglenkenden als Begegnungszone wahrgenommen wird und damit die signalisierte abweichende Höchstgeschwindigkeit eingehalten und den Fussgängerinnen und Fussgängern der Vortritt gewährt wird. Andererseits hat die Gestaltung auch einen grossen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität und damit auf die Nutzung der Begegnungszone selbst.

Damit die Begegnungszone von den Fahrzeuglenkenden als solche wahrgenommen wird, muss mindestens die Einfahrt mit einem entsprechenden Torelement gekennzeichnet werden.

Die bestehenden Begegnungszonen sind unterschiedlich gestaltet. In der Altstadt ist neben der Signalisation (auf Stelen) nichts vorhanden und nichts nötig. In der Vorstadt wurden neben der Signalisation teilweise grüne Flächenmarkierungen verwendet.



**Abbildung: Baulich gestaltete Begegnungszone mit Zentrumscharakter in der Vorstadt
(Wegverbindungen ohne Randabschlüsse)**

Signalisation

Im Minimum braucht eine Begegnungszone in einer Quartier- oder Geschäftsstrasse die beiden Signale 2.59.5 für die Einfahrt und 2.59.6 bei der Ausfahrt aus der Zone. Zudem ist die angrenzende Signalisation aufzuheben und zu beginnen, da es sich dabei um eine abweichende Höchstgeschwindigkeit handelt.

Die Stadt Solothurn hat bereits bei den bestehenden Begegnungszonen im Zentrumsbereich (Altstadt / Vorstadt) eine Stele eingesetzt. Es macht im Sinne der Wiedererkennbarkeit Sinn, bei allen Begegnungszonen die gleichen Stelen einzusetzen. Die Stelen unterstützen die Wahrnehmung einer Torsituation, wie sie genau platziert werden ist im Projekt zu klären. Die von der Stadt erlassenen Verkehrsmassnahmen sind nach Veröffentlichung im Publikationsorgan dem Bau- und Justizdepartement zur Genehmigung vorzulegen. Gegen die Massnahmen kann innert 10 Tagen seit der Veröffentlichung beim Bau- und Justizdepartement Beschwerde geführt werden.



Abbildung: Signalisation mit Stele beim Übergang von einer Tempo 30 Zone in eine Begegnungszone, hier ausserhalb der Fahrbahn platziert.



2.59.5 Begegnungszone
(Art. 2a und 22b)



2.59.6 Ende der Begegnungszone
(Art. 2a)

Abbildung: Signale 2.59.5 und 2.59.6 der Signalisationsverordnung.

Markierung und Gestaltung

Unter Umständen sind Markierungen zu ändern, zu entfernen oder zu ergänzen (gemäss Detailgutachten). Die Markierung im Sinne des Verkehrsrechts hat keine gestalterische, sondern eine rechtliche Wirkung. Markierungsfarbe kann auch im Sinne einer farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche verwendet werden. Ob und in welcher Form dies sinnvoll ist, soll im Vorprojekt definiert werden. Wichtig ist jedoch auch hier die Wiedererkennbarkeit. Fahrzeuglenkende, welche häufig in Solothurn unterwegs sind, sollen unbewusst wahrnehmen, wann sie sich in einer Begegnungszone befinden. Eine einheitliche Gestaltung kann dies unterstützen. Umfangreiche farbliche Gestaltungen erfordern ein Bauprojekt, welches dem Gemeinderat zur Kreditbeschlussfassung vorgelegt wird.

Neben offiziellen Markierungen sollen auch weitere Gestaltungselemente die Fahrzeuglenkenden im Strassenverlauf daran erinnern, dass sie sich in einer Begegnungszone befinden.

Die Anordnung von farblichen Gestaltungen von Strassenoberflächen (FGSO) sind genormt. Sie müssen flächig wirken und dürfen nicht mit Markierungen verwechselt werden. Auch die Farbwahl ist geregelt. Denkbar wäre eine einheitliche Farbgebung in der ganzen Stadt (wird mit dem ersten Projekt definiert) oder für jedes Quartier eine eigene Farbe. Idealerweise unterscheidet sich die Farbe für die Begegnungszonen von der in Solothurn für die Tempo 30 Zonen verwendeten Farbe grün.

Bauliche Massnahmen

Bauliche Massnahmen an Strassen sind grundsätzlich aufwändig und daher nicht ohne einen gewissen „Leidensdruck“ zu projektieren und umzusetzen. Sobald bauliche Massnahmen umgesetzt werden sollen, wird es teuer. Selbstverständlich wäre es attraktiv und zielführend, wenn die Strassen baulich umgestaltet werden könnten.

Es ist deshalb naheliegend, dass die Signalisation einer Begegnungszone auch im Rahmen von Strassensanierungsprojekten eingebracht werden kann. In diesem Zusammenhang ist der Spielraum für bauliche Massnahmen grösser, weil die Strassenoberflächen ja sowieso verändert werden und der Kostenunterschied für eine andere Gestaltung geringer ist, als wenn nur um der Gestaltung Willen eine an und für sich noch taugliche Strasseninfrastruktur verändert wird.



Abbildung: intensiv und explizit als Begegnungszone gestaltete Quartierserschliessung in Zürich Lerchenberg, für ein Quartier mit Mehrfamilienhäusern (Bild: swisstopo Luftbild 2021). Je nach Quartiercharakter sind unterschiedliche Gestaltungsansätze zielführend.