

# BEGEGNUNGSZONEN IN DER STADT SOLOTHURN

## **RAHMENGUTACHTEN**

Schlussversion vom 30.03.2022

(gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 22.02.2022)

**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](http://www.belloli.org) / [info@belloli.org](mailto:info@belloli.org)

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

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>Ausgangslage und Konzept</b>	<b>1</b>
<b>A Ziele</b>	<b>2</b>
<b>B Strassenhierarchie</b>	<b>3</b>
<b>Fälle und auftretende Themen</b>	<b>5</b>
<b>C Sicherheitsdefizite</b>	<b>7</b>
<b>D Geschwindigkeitsniveau</b>	<b>12</b>
<b>E Bestehende und angestrebte Raumqualität</b>	<b>14</b>
<b>F Auswirkungen</b>	<b>18</b>
<b>G Notwendige Massnahmen</b>	<b>21</b>
<b>Nachkontrolle</b>	<b>23</b>

## **AUSGANGSLAGE UND KONZEPT**

Gemäss dem Konzept „Begegnungszonen in der Stadt Solothurn“ sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass Anfragen für Begegnungszonen nach transparenten und einheitlichen Kriterien beurteilt werden können. Es wurde deshalb ein Prozess definiert, der das Vorgehen aufzeigt. Eine Begegnungszone in einer oder mehreren Strassen in einem Wohn- oder Gewerbequartier wird erst geprüft, wenn dazu ein Anstoss aus der Bevölkerung kommt. In dieser Phase wirkt die Demokratie. Ob die Zone aber notwendig, zweck- und verhältnismässig ist, muss formal geklärt werden.

Begegnungszonen sind an vielen Orten etabliert und es bestehen gute Erfahrungen. Die einzelnen Projekte sind selbstverständlich nicht alle identisch, dennoch zeigen die Erfahrungen, dass in den Gutachten für einzelne Quartiere viele Allgemeinpositionen abzuhandeln sind, welche sich bei einer Betrachtung über einen grösseren Perimeter zusammenfassen lassen. Anstelle diese Allgemeinpositionen bei jedem Strassenzug neu zu beurteilen, wird deshalb ein System von Rahmen- und Detailgutachten gewählt. Im Rahmengutachten sollen diese Fragen geklärt werden, welche in allen solothurner Wohn- und Gewerbequartieren mehr oder weniger vergleichbar sind. Im Detailgutachten, welches pro einzelner Zone erstellt wird, sind die spezifischen Fragen beantwortet. Nur zusammen entsteht so ein vollständiges Gutachten nach Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen.

Obwohl die Stadt Begegnungszonen nicht aktiv angeht, schafft sie so eine Voraussetzung, dass diese Zonen dort wirtschaftlich umgesetzt werden können, wo dafür ein Bedürfnis besteht (Mehrheit der Anwohnerschaft) und wo es notwendig ist (verkehrsrechtliche Beurteilung).

Während bei der Erarbeitung des Rahmengutachtens noch nicht bestimmt ist, welche Strassen, Strassenzüge oder eventuell ganze Quartierteile zu Begegnungszonen werden sollen, ist dies bei der Erarbeitung des Detailgutachtens klar. Das Detailgutachten wird für ein Projekt erstellt. Es enthält die im Rahmengutachten nicht enthaltenen Details, welche jedoch zur abschliessenden Beurteilung notwendig sind.

## **A ZIELE**

*SR 741.213.3. Art. 3 Abs. a.: Die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;*

Die primären Ziele der Stadt, warum sie Begegnungszonen in Wohn- und Gewerbequartieren ermöglichen will, sind bei den Themen Verkehrssicherheit, Verkehrskultur, Lebens- und Wohnqualität sowie im Sinne einer erweiterten Betrachtung der Hindernisfreiheit.

Dabei steht die Verkehrssicherheit an erster Stelle. Die Sicherheit soll so hoch wie möglich sein, ohne die Mobilitätsbedürfnisse zu beschränken. Darum ist es nicht möglich, zum Beispiel Fussverkehr an den Rand zu drängen, nur punktuell und kontrolliert zuzulassen oder gar abschnittsweise (in unübersichtlichen Verhältnissen) zu verbieten. Fussverkehr und Veloverkehr sind ein Grundrecht und es ist sowieso im Sinne der städtischen Zielsetzungen gemäss Rahmenplan Mobilität, diese Verkehrsarten zu fördern.

Einige der Quartierstrassen weisen noch keine hohe Aufenthaltsqualität auf. Das heisst, in den weniger dichten Wohn- und Gewerbequartieren beschränkt sich der öffentliche Raum auf den Strassenraum, der Rest ist privat und nicht zugänglich.

Die Stadt Solothurn verfolgt mit dem Konzept „Begegnungszonen in der Stadt Solothurn“ die folgenden Ziele:

- höchstmögliche Verkehrssicherheit
- freundliche Verkehrskultur
- hoher Freiheitsgrad, keine Beeinträchtigung oder Verdrängung einzelner Verkehrsarten
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Quartieren
- indirekte Veränderung des Verkehrsverhaltens und eventuell des Mobilitätsverhaltens hin zu mehr Fuss- und Veloverkehr
- bessere Identifikation der Bevölkerung mit ihrem direkten Umfeld, dem Quartier und auch der Stadt
- weitere Verbesserung des freundlichen Verkehrsverhaltens der Verkehrsteilnehmenden
- einheitliche Beurteilung bei Anfragen

## B STRASSENHIERARCHIE

SR 741.213.3, Art. 3 Abs. b.: einen Übersichtsplan mir der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen der Ortschaft;

Die Stadt Solothurn hat ihre Strassen im Netzplan mit Strassenkategorien nach Raumplanungsrecht eingeteilt. Für den Einbezug in verkehrsberuhigte Zonen nach vorliegendem Konzept „Begegnungszonen in der Stadt Solothurn“ kommen nur kommunale Strassen der Feinerschliessung in Frage. Nach VSS klassierte Zufahrtswege und Zufahrtsstrassen eignen sich in der Regel gut für den Einbezug in Begegnungszonen, verkehrsorientierte Strassen aufgrund der übergeordneten Zielsetzung „Verkehrsfluss“ eher nicht oder wenn, nur abschnittsweise.

Neben der Klassierung nach Raumplanungsrecht hat die Stadt Solothurn weitere (planerische) Kriterien definiert. Als Teil der Groberschliessung klassierte Gemeindestrassen werden komplett ausgeschlossen. Strassen, welche Teil des übergeordneten oder wichtigen kommunalen Radroutennetzes sind, solche welche von Buslinien benützt werden oder solche, die sowohl Teil der Feinerschliessung sind aber dennoch ein beträchtliches Verkehrsaufkommen aufweisen, sind im Detail zu prüfen. Die dort einander entgegenlaufenden Interessen sind abzuwägen.

Der bereinigte Eignungsplan berücksichtigt die Anforderung der Verordnung. Zudem enthält er aufgrund planerischer Überlegungen eine weitere Beschränkung der Eignung. Dieser Eignungsplan zeigt die theoretisch maximale Ausdehnung der Begegnungszonen nach Konzept. Darin sind verschiedene Szenarien erkennbar, die es zu beurteilen gilt.

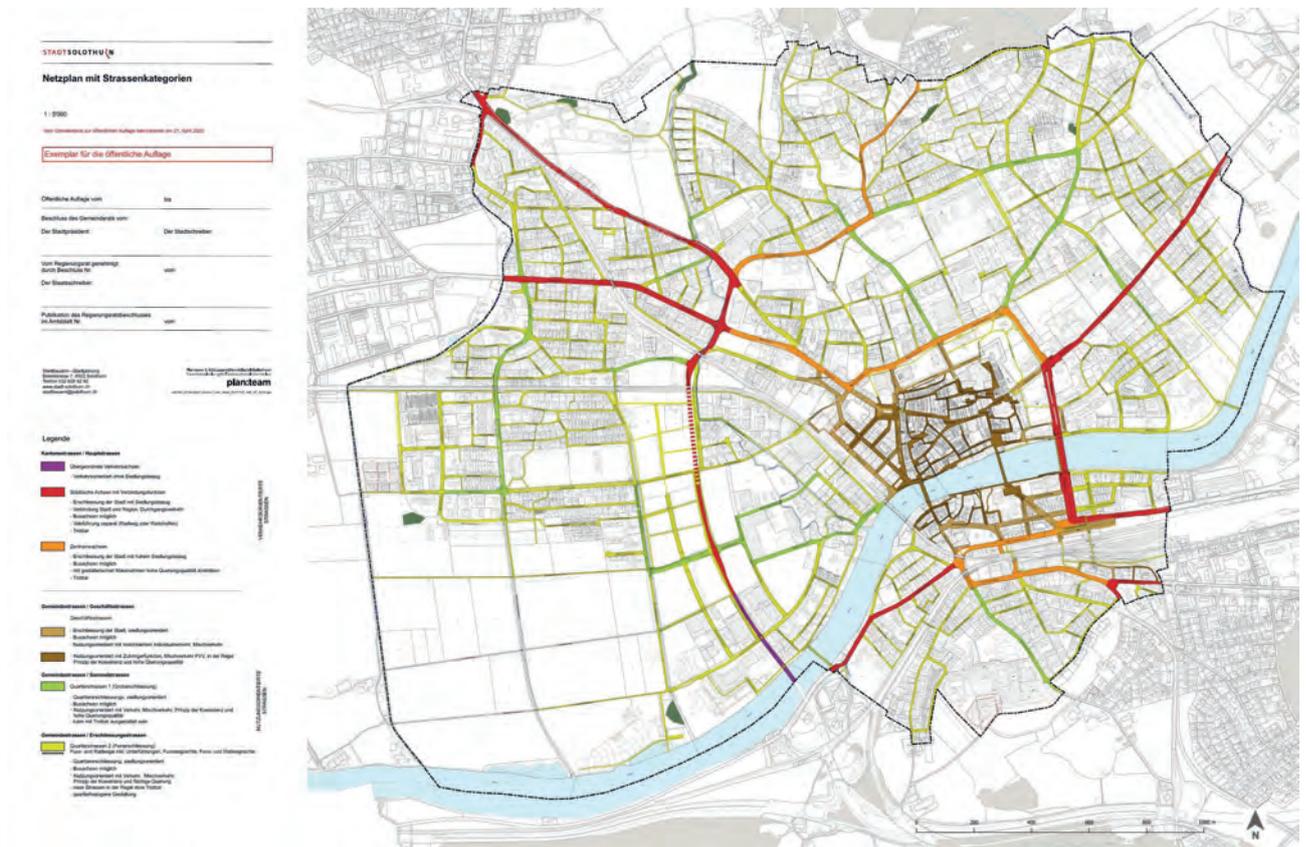
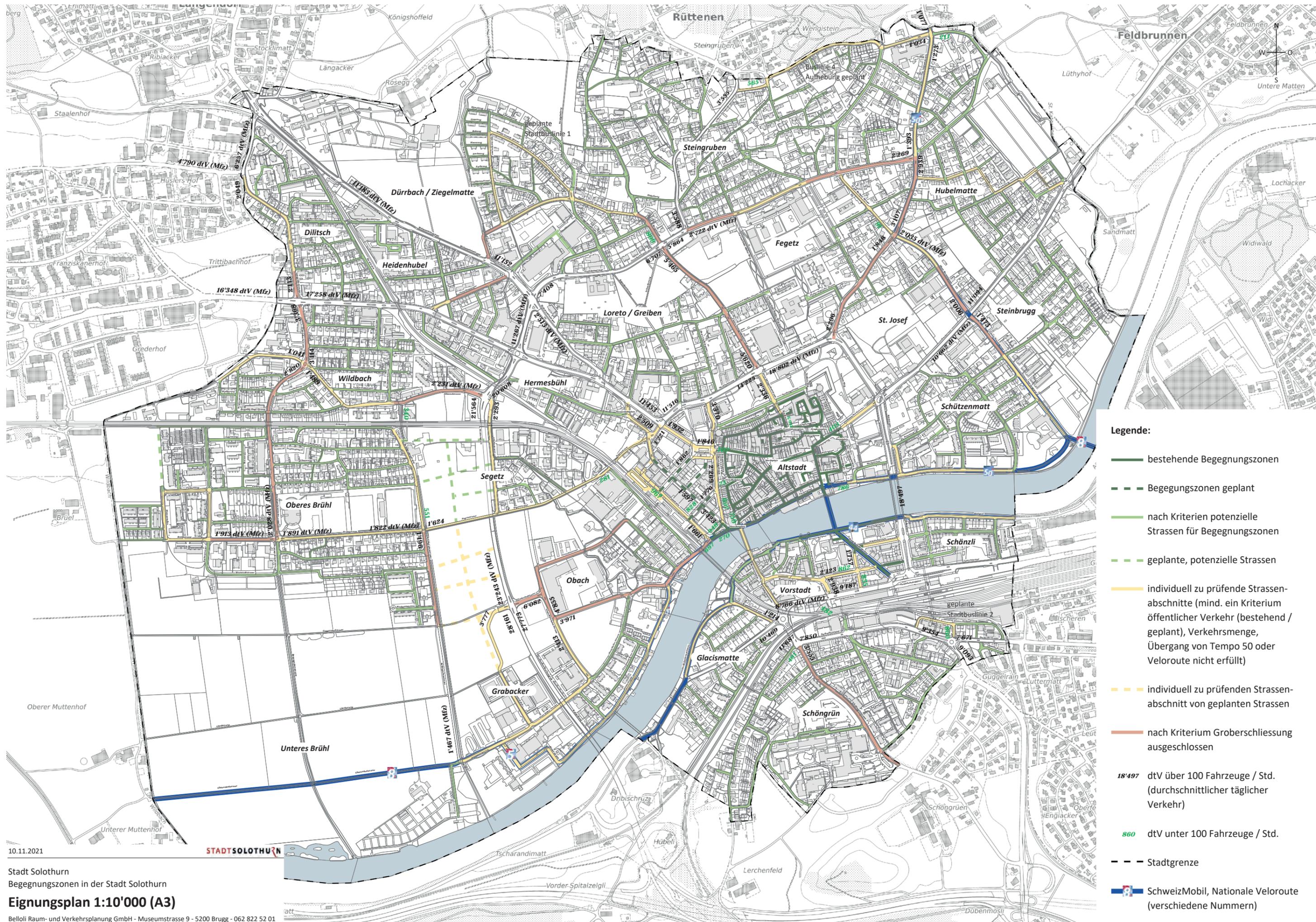


Abbildung: Netzplan mit Strassenkategorien (Quelle: Stadt Solothurn)



- Legende:**
- bestehende Begegnungszonen
  - - - Begegnungszonen geplant
  - nach Kriterien potenzielle Strassen für Begegnungszonen
  - - - geplante, potenzielle Strassen
  - individuell zu prüfende Strassenabschnitte (mind. ein Kriterium öffentlicher Verkehr (bestehend / geplant), Verkehrsmenge, Übergang von Tempo 50 oder Veloroute nicht erfüllt)
  - - - individuell zu prüfenden Strassenabschnitt von geplanten Strassen
  - nach Kriterium Groberschliessung ausgeschlossen
  - 18'497 dtV über 100 Fahrzeuge / Std. (durchschnittlicher täglicher Verkehr)
  - 860 dtV unter 100 Fahrzeuge / Std.
  - - - Stadtgrenze
  - SchweizMobil, Nationale Veloroute (verschiedene Nummern)

## **FÄLLE UND AUFTRETENDE THEMEN**

Das vorliegende Gutachten hat die Aufgabe, das Konzept hinsichtlich Rechtmässigkeit und Machbarkeit zu überprüfen. Gemäss den im Konzept festgelegten Kriterien und der Vorgehensweise können verschiedene Fälle eintreten:

### **Szenario mehr oder weniger vollständig**

Alle potenziellen (hellgrün) und speziell zu prüfenden (gelb) Strassen werden tatsächlich zu Begegnungszonen. Dies würde einer flächendeckenden Umsetzung des Konzepts entsprechen. In diesem Szenario übernehmen die ausgeschlossenen (rot) Strassen die ihnen zugedachte Aufgabe. Sie stellen sicher, dass der Verkehr aus den Quartieren nie einen unannehmbar langen Weg durch Begegnungszonen zurücklegen muss. Als Effekt kann prognostiziert werden, dass die Struktur des geplanten Netzes mit wichtigeren und untergeordneten Strassen unterstützt wird. Es ist davon auszugehen, dass sich Verkehrsteilnehmende noch aktiver den kürzesten Weg auf die nächsthöhere Strassenklasse suchen und weniger freiwillig durch die Quartiere „sickern“. Dies wäre als grundsätzlich angestrebte Entwicklung zu beurteilen, weil dies dem raumplanerischen Grundprinzip für die Erschliessung entspricht. Ein Effekt, dass übergeordnete Strassen unter Umständen lokal leicht stärker belastet werden, weil sich heute Fahrzeuglenkende eben einen Schleichweg durch die Quartiere suchen, wäre hinzunehmen.

### **Szenario minimal**

Nur wenige Quartierstrassen oder einzelne Quartiere werden zu Begegnungszonen. In diesem Fall verändert sich mit Blick auf das ganze Stadtgebiet nicht viel. Es ist davon auszugehen, dass nur diejenigen Strassen zu Begegnungszonen werden, wo auch tatsächlich ein ausgewiesenes Bedürfnis dafür besteht. Als Beispiel ist vielleicht die Industriestrasse zu nennen, welche aus Sicht der Anwohnenden zu gewissen Tageszeiten mit Schleichverkehr belastet ist. Der Grossteil der grundsätzlich geeigneten Strassen bleibt wie er ist, die speziell zu prüfenden Strassen werden in diesem Szenario wahrscheinlich gar nie zu Begegnungszonen. In diesem Szenario sind die Abgrenzungen zwischen Strassen mit Begegnungszone und Strassen gleichen Charakters ohne Begegnungszone zu beurteilen. Im Sinne der Verständlichkeit für die Fahrzeuglenkenden wird es in diesem Szenario wichtig, die Signalisation lokal gut sichtbar zu halten, weil unter Umständen Strassen mit vergleichbarem primärem Erscheinungsbild innerhalb eines Quartiers eben unterschiedlich geregelt sind. Dies stellt aber kein Problem dar (ist im Detailgutachten zu prüfen), weil die Verkehrsmengen strukturell kontrolliert und meist begrenzt sind.

Das Szenario hat eine geringe Eintretenswahrscheinlichkeit, da bereits jetzt ein Bedürfnis für Begegnungszonen besteht. Es ist aber nicht klar, wieviele zusätzliche Anträge aus der Bevölkerung in nächster Zeit noch eintreffen werden.

### **Szenario mittel**

In diesem Szenario sind es nicht nur einzelne kürzere Strassen, sondern vielleicht ganze Quartiere, für die Begegnungszonen beantragt werden. Ein gutes Beispiel, weil relativ klar abgegrenzt, ist sicher das Loretoquartier / Greiben. Eine klar erkennbare Kammer und ein einheitliches Erscheinungsbild der Strassen sind vorhanden. Das Loretoquartier weist insgesamt neun Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz auf. Es ist also für niemanden unzumutbar, zu seiner Liegenschaft durch die Begegnungszone zu fahren, weil die möglichen Wege auf jeden Fall kurz sind. Dem gegenüber nützt eine tiefere maximale Höchstgeschwindigkeit tendenziell dabei, quartierfremden Verkehr fern zu halten, sofern dies nicht bereits durch Fahrverbote sichergestellt ist. Aus Sicht der restlichen Stadt wird niemand dazu gezwungen, durch das Quartier zu fahren. Für die täglichen

Wege ohne Bezug zum Quartier dient das übergeordnete Netz mit der unteren Steingrubenstrasse, der Bielstrasse und der Werkhofstrasse. Dieses bleibt gemäss Konzept unverändert und wird auch durch eine Begegnungszone im Loretoquartier nicht beeinträchtigt.

### **Szenario Hierarchieverletzung**

Ein unwahrscheinliches Szenario ist der Fall, wenn für eine speziell zu prüfende Strasse eine Begegnungszone eingeführt werden soll, für die angrenzenden untergeordneten (prinzipiell geeigneten) Strassen jedoch nicht. Der Fall, dass man von einer gut befahrbaren Strasse mit beschränkter Höchstgeschwindigkeit in eine schmalere, unübersichtlichere Wohnstrasse abbiegt und dabei die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgehoben oder erhöht wird, ist speziell und könnte Fragen aufwerfen. Problematisch ist es nicht, das heisst es besteht keine zwingende Abhängigkeit, die untergeordnete Strasse in die Begegnungszone auf der übergeordneten Strasse einzubeziehen. Prüfwert wäre es sicherlich.

### **Szenario Wohnstrasse - Entwicklung von Begegnungszonen über die Zeit**

Als Beispiel für dieses Szenario kann der Gemsweg im Norden der Stadt betrachtet werden. Sollte die dort wohnhafte Bevölkerung für den Gemsweg eine Begegnungszone wünschen, müsste dies für niemanden sonst ein Problem darstellen. In einem ersten Schritt könnte demnach mit lediglich zwei Signalen eine Begegnungszone eingerichtet werden. Wünschen die Betroffenen von Hirschweg über Haldenweg bis Fuchsweg ebenfalls eine Begegnungszone, wären bereits bis zu 6 Signale nötig, weil die Amanz Gressly-Strasse und die Dürrbachstrasse speziell zu prüfen sind und allenfalls aufgrund der geplanten Stadtbuslinie 1 (Interessenabwägung) nicht zur Begegnungszone werden können. Falls jedoch die Abklärungen zeigen, dass die Buslinie mit der leicht verlängerten Fahrzeit verträglich ist, und die sonstigen Kriterien erfüllt sind, kann auch der nördliche Teil des Quartiers Hofmatte (z. B. ab Knoten Walter Hammer-Strasse) zur Begegnungszone werden. Die zu Beginn der Entwicklung installierten Signale an Fuchsweg bis Hirschweg wären dann obsolet - sie würden durch die erweiterte Zone ersetzt. Eine Begegnungszone mit Dürrbachstrasse, Walter Hammer-Strasse und Amanz Gressly-Strasse würde mit lediglich 2-3 Signalstelen auskommen.

### **Szenarien allgemein - Status des Rahmngutachtens - Zusammenfassung**

Bei der Betrachtung von möglichen Szenarien wird klar, dass in der aktuellen Projektphase nicht alle erdenklichen Möglichkeiten vorausgesehen und geprüft werden können. Es ist nicht vorauszusehen, welche Anträge in welcher Konstellation eintreffen werden. Auch deshalb ist jedes der einzelnen Gesuche für sich als Projekt zu betrachten und mit dem Detailgutachten abschliessend zu prüfen. Es zeigt sich aber auch, dass die Klassierung gemäss den im Konzept aufgestellten Kriterien grundsätzlich funktioniert. Es wird für jeden Antrag eine Lösung geben, vielleicht mit geringen sinnvollen Anpassungen in dem eine weitere Strasse hinzugenommen oder eine weggelassen wird, jedoch grundsätzlich machbar.

## **C SICHERHEITSDEFIZITE**

*SR 741.213.3, Art. 3 Abs. c.: eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;*

In den solothurner Wohn- und Gewerbequartieren bestehen flächendeckend Tempo 30 Zonen. Das ist sicherlich mit ein Grund, weshalb in den Quartieren seit dem Jahr 2011 „nur“ eine Anzahl von insgesamt 76 Unfällen mit Personenschaden durch die Polizei verzeichnet werden mussten. Das Sicherheitsniveau ist in den Quartieren (subjektiv / grafisch betrachtet anhand der Karte auf der nächsten Seite) hoch. Die meisten Unfälle konzentrieren sich dort, wo auch viel Verkehr herrscht.

### **Unfallgeschehen**

Begegnungszonen tragen erfahrungsgemäss dazu bei, das Sicherheitsniveau zu verbessern und die Unfallzahlen zu vermindern. Für die (subjektiv / grafisch betrachtet) hervortretenden Unfallhäufungsstellen Westbahnhofquartier und Vorstadt werden darum bereits Begegnungszonen geplant oder sind in Diskussion.

In den ruhigen Wohnquartieren sind die Frequenzen geringer und darum auch das Unfallrisiko. Dennoch kommen vereinzelte Unfälle vor.

- im Quartier Wildbach sind vier Fussgängerunfälle verzeichnet, bei zwei davon wurden Personen schwer verletzt
- in der Hofmatte gab es einen Auffahrunfall und eine Frontalkollision sowie weitere Unfälle
- zwei Parkierunfälle in der Schützenmatt
- zahlreiche Fussgängerunfälle im Westbahnhofquartier, einer davon mit tödlichem Ausgang
- eine deutlich sichtbare Häufung von Unfällen in der Vorstadt, wobei es sich meist um Ab- und Einbiegeunfälle gehandelt hat, aber auch wenige Fussgänger- Unfälle

Die folgenden, in Quartieren häufig auftretenden Sicherheitsdefizite konnten mit den Tempo 30 Zonen nicht vollständig behoben werden:

### **Sichtzonen bei Einmündungen, Querungsstellen und seitlichen Zutritten**

Mit der Einführung von Tempo 30 in einem Quartier werden die erforderlichen Sichtzonen gegenüber der generellen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h reduziert, die tatsächlich vorhandenen Sichtzonen werden jedoch nur in den seltensten Fällen angepasst. Durch die reduzierte Höchstgeschwindigkeit sind mehr Einmündungen und seitliche Zutritte konform, jedoch erfahrungsgemäss nie alle. Eine weitere Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 10km/h von 30 auf 20 km/h reduziert die Anforderungen an die Sichtzonen erneut. Es ist zu erwarten, dass damit ein Grossteil der heute unübersichtlichen Stellen konform werden, jedoch nach wie vor nicht alle. Die Massnahme Begegnungszone verbessert nicht die Sichtverhältnisse, durch die gesenkten Anforderungen aber die Übereinstimmung zwischen erforderlicher Sicht und tatsächlich vorhandener Sicht. Eine unerwünschte Aufweitung der Einmündungstrichter und die Schaffung von Sichtzonen, welche höhere Geschwindigkeiten fördern, kann so weitgehend vermieden werden. Dies bedeutet jedoch auch, dass die vorhandene Sicht dem aktuell möglichen Minimum der Anforderungen einer Begegnungszone angepasst werden muss. Mit dem Detailgutachten sind diese Fälle zu klären.



Im extremen Beispiel des Sälrains zeigt sich, dass die Begegnungszone selbst die Sichtverhältnisse nicht verbessert, durch die tieferen (vorgeschriebenen) Geschwindigkeiten jedoch die Sicherheit erhöht. Die Anforderungen an die Anhaltesichtweite um die Kurve senken sich, wenn langsamer gefahren wird.



Bei der Einmündung der Burgunderstrasse in die Alte Bernstrasse ist heute in der Tempo 30 Zone ein STOP markiert. Die Sicht um die Ecke ist durch die Mauer derart eingeschränkt, dass dieser STOP auch bei der Signalisation einer Begegnungszone nicht aufgehoben werden kann. Die tiefere Geschwindigkeit reduziert jedoch die Gefährdung.



Im Beispiel der Ausfahrt aus der Amanz Gressly-Strasse in die Dürrbachstrasse würde die Begegnungszone zu einer konformen Situation führen. Die Hecke rechts im Bild schränkt die für eine Tempo 30 Zone erforderliche Sichtweite ein. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 20km/h wäre die vorhandene Sicht konform für den Rechtsvortrittsknoten.

### **Mischverkehr zwischen Schülerverkehr und motorisiertem Erschliessungsverkehr**

In vielen Fällen ist das Gehen auf einer Quartier- und Gewerbestrasse ohne Trottoir auch für Kinder im Vorschulalter kein grosses Problem. Ist die Strasse aber unübersichtlich und wird darauf im Vergleich mit der vorhandenen Übersicht zu schnell gefahren (in der Wahrnehmung der Kinder oder ihrer Eltern), kommt es mindestens zu empfundenen Sicherheitseinschränkungen. Tatsächliche Sicherheitsdefizite entstehen dann, wenn der fragliche Strassenraum nicht komplett überblickbar ist. So müssen zu Fuss gehende Personen je nach Situation vor Kurven oder bei Einmündungen die Strasse queren (auf die andere Strassenseite wechseln), wenn die Fahrzeuglenkenden ihre Geschwindigkeit nicht an die vorhandene Sicht anpassen. Solche Situationen sollten möglichst vermieden werden. Durch tiefere Geschwindigkeiten lassen sich solche Situationen weiter reduzieren.

### **Sichtproblematiken in Zusammenhang mit Strassenraumparkierung**

In Solothurn sind in den Quartierstrassen recht häufig Strassenraumparkplätze markiert (zum Beispiel Quartiere Schöngrün, Schützenmatt, Hubelmatte, Heidenhubel etc.). Auch wenn die markierten Parkfelder und die Regeln nach Strassenverkehrsgesetz im besten Fall von den Fahrzeuglenkenden eingehalten werden, müssen gehende Personen mit zusätzlichen Sichthindernissen umgehen. Sie treten von ihren Hauszugängen hinter parkierten Fahrzeugen hervor oder müssen längs der Strasse in Parkplatzlücken ausweichen. In solchen Fällen ist eine tiefe Fahrgeschwindigkeit elementar, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Es geht dabei nicht nur um den Ball, der von einem Hausvorplatz auf die Strasse rollt, sondern um die täglichen Wege von Erwachsenen und besonders von Kindern auf ihrem Schulweg

**Abbildung: Strassenraumparkierung nach Strassenverkehrsgesetz (parkieren ohne markierte Parkplätze) ist in einer Begegnungszone nicht mehr möglich, Parkplätze müssen markiert werden. Dies bedeutet unter Umständen eine Reduktion der Parkierung gegenüber heute, jedoch eine verbesserte Verkehrssicherheit, da die Positionen der parkierten Fahrzeuge kontrolliert und geplant sind. Im Bild unten (Stephan Jaeggi-Strasse als Beispiel) sind die Fahrzeuge nicht verkehrssicher oder nach geltenden Regelungen parkiert.**



### **Konsequenzen / Alternativmassnahmen**

Wenn diese Sicherheitsdefizite behoben werden sollen, was sie im Sinne der Zielsetzungen müssten, wären ohne die Massnahme Begegnungszone weitreichende negative Konsequenzen abzusehen:

- Sichtzonen bei Einmündungen, Querungsstellen und seitlichen Zutritten müssten geschaffen werden. Dies hätte bei den Erschliessungsstrassen vielfach eine beträchtliche optische Aufweitung des Strassenraumes zur Folge. Private Einfriedungen und Hecken müssten entfernt werden, auch wenn die erforderliche Sichtzone in einer Tempo 30 Zone im Normalfall lediglich 28m beträgt. In der Begegnungszone sind noch 15m erforderlich, also rund die Hälfte.
- In unübersichtlichen Strassen müssten ebenfalls Sichtzonen geschaffen werden oder die Strassen wären so anzupassen, dass sichere Fusswege mit genügend Anhaltesichtweite angeboten sind. Dies dürfte in vielen Fällen auf eine Verbreiterung hinauslaufen. Eine tiefere Geschwindigkeit ist demnach im Interesse der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, da sie damit ihre Parzellen besser nutzen können.
- Die Strassenraumparkierung müsste an einigen Stellen wahrscheinlich reduziert oder angepasst werden, ebenfalls um die erforderlichen Sichtzonen zu gewährleisten.

**Legende**

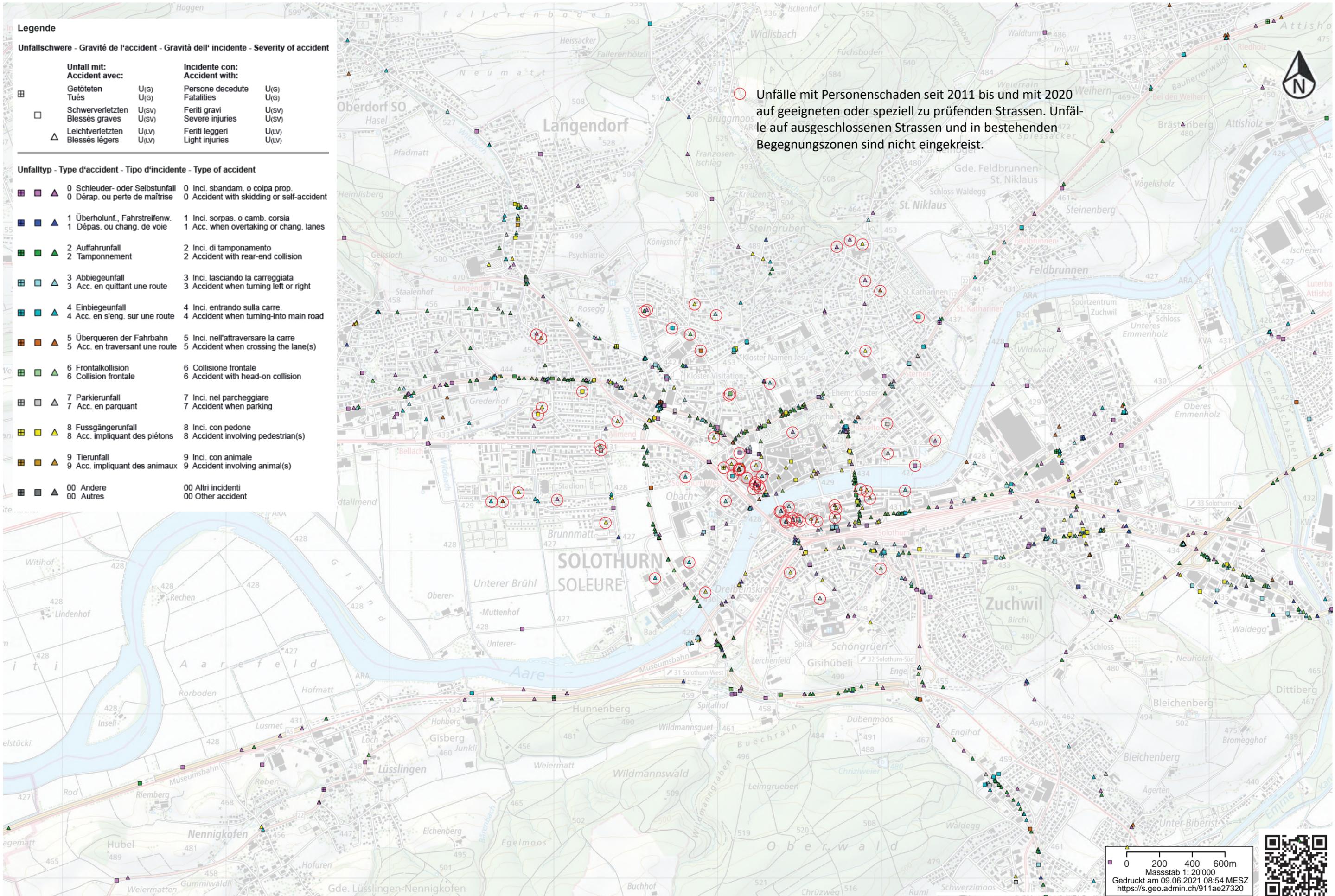
**Unfallschwere - Gravité de l'accident - Gravità dell' incidente - Severity of accident**

Unfall mit: Accident avec:		Incidente con: Accident with:	
☒	Getöteten Tués	U(G) U(G)	Persone decedute Fatalities
☐	Schwerverletzten Blessés graves	U(SV) U(SV)	Feriti gravi Severe injuries
☒	Leichtverletzten Blessés légers	U(LV) U(LV)	Feriti leggeri Light injuries

**Unfalltyp - Type d'accident - Tipo d'incidente - Type of accident**

☒	0 Schleuder- oder Selbstunfall 0 Dérap. ou perte de maîtrise	0	Inci. sbandam. o colpa prop. 0 Accident with skidding or self-accident
☒	1 Überholunf., Fahrstreifenw. 1 Dépas. ou chang. de voie	1	Inci. sorpas. o camb. corsia 1 Acc. when overtaking or chang. lanes
☒	2 Auffahrunfall 2 Tamponnement	2	Inci. di tamponamento 2 Accident with rear-end collision
☒	3 Abbiegeunfall 3 Acc. en quittant une route	3	Inci. lasciando la carreggiata 3 Accident when turning left or right
☒	4 Einbiegeunfall 4 Acc. en s'eng. sur une route	4	Inci. entrando sulla carre. 4 Accident when turning-into main road
☒	5 Überqueren der Fahrbahn 5 Acc. en traversant une route	5	Inci. nell'attraversare la carre 5 Accident when crossing the lane(s)
☒	6 Frontalkollision 6 Collision frontale	6	Collisione frontale 6 Accident with head-on collision
☒	7 Parkierunfall 7 Acc. en parquant	7	Inci. nel parcheggiare 7 Accident when parking
☒	8 Fussgängerunfall 8 Acc. impliquant des piétons	8	Inci. con pedone 8 Accident involving pedestrian(s)
☒	9 Tierunfall 9 Acc. impliquant des animaux	9	Inci. con animale 9 Accident involving animal(s)
☒	00 Andere 00 Autres	00	Altri incidenti 00 Other accident

Unfälle mit Personenschaden seit 2011 bis und mit 2020 auf geeigneten oder speziell zu prüfenden Strassen. Unfälle auf ausgeschlossenen Strassen und in bestehenden Begegnungszonen sind nicht eingekreist.



## D GESCHWINDIGKEITSNIVEAU

SR 741.213.3, Art. 3 Abs. d.: Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50%-Geschwindigkeit  $V_{50}$ <sup>1</sup> und 85%-Geschwindigkeit  $V_{85}$ <sup>2</sup>);

Unlogisch signalisierte Geschwindigkeiten, welche erwiesenermassen von einer Mehrheit der Fahrzeuglenkenden nicht eingehalten werden, sind zu vermeiden. Es würde eine „falsche Sicherheit“ suggerieren, wenn sich die Mehrheit nicht an die signalisierte Geschwindigkeit halten würde. Dabei geht es um den wahrgenommenen Durchfahrtswiderstand durch einen Strassenraum, welcher durch alle wahrnehmbaren Elemente bestimmt wird. Die Signalisation ist ein Element des Durchfahrtswiderstandes und auch sie hat einen Einfluss auf die schlussendlich gewählte Fahrgeschwindigkeit. Aus diesem Grund wurden durch den Bund Erfahrungswerte als Beurteilungsgrundlage zur Verfügung gestellt. Eine Zone mit von der Höchstgeschwindigkeit abweichender Geschwindigkeit ist nur möglich, wenn die getroffenen Massnahmen (wobei die Signalisationsänderung auch zu den Massnahmen zählt) die Geschwindigkeit in ausreichendem Mass senken. Als Richtlinie für Begegnungszonen sind die folgenden Werte anzustreben:

- Beschränkung auf die Signalisation, wenn  $V_{85}$  zwischen 20 und 30 km/h liegt
- Signalisation und Realisierung von zusätzlichen Massnahmen, wenn  $V_{50}$  deutlich höher als 25 km/h und  $V_{85}$  höher als 30 km/h gemessen wird

keine Signalisation und Massnahmen	Signalisation genügt		zusätzliche Massnahmen				
$V_{85}$	20	25	<b>30</b>	35	40	45	50 km/h
$V_{50}$		20	25	30	35	40	45 km/h
keine Signalisation und Massnahmen	Signalisation genügt		zusätzliche Massnahmen				

**Abbildung: Übersicht der Erfahrungswerte für die geschwindigkeitsabhängigen Massnahmen für Begegnungszonen. Entscheidend ist, mit allen Massnahmen die Geschwindigkeit auf ein angemessenes Niveau abzusenken (in der Regel höchstens 28km/h  $V_{85}$  bei der Nachkontrolle)**

In Solothurn wurden in der Vergangenheit verschiedene Geschwindigkeitsmessungen mit verschiedenen Gerätschaften durchgeführt, hauptsächlich im Rahmen von Nachkontrollen zu den installierten Tempo 30 Zonen. Diese Messergebnisse geben einen groben Eindruck über die heute in den Quartieren gefahrenen Geschwindigkeiten, dienen aber aufgrund der teilweisen Alters und weil Speedy-Messungen nicht verdeckt sind, nicht abschliessend für das Detailgutachten. In jedem konkreten Projekt ist eine verdeckte Messung von frei fahrenden Fahrzeugen durchzuführen, damit die Situation aufgrund von aktuellen und konformen Daten beurteilt wird.

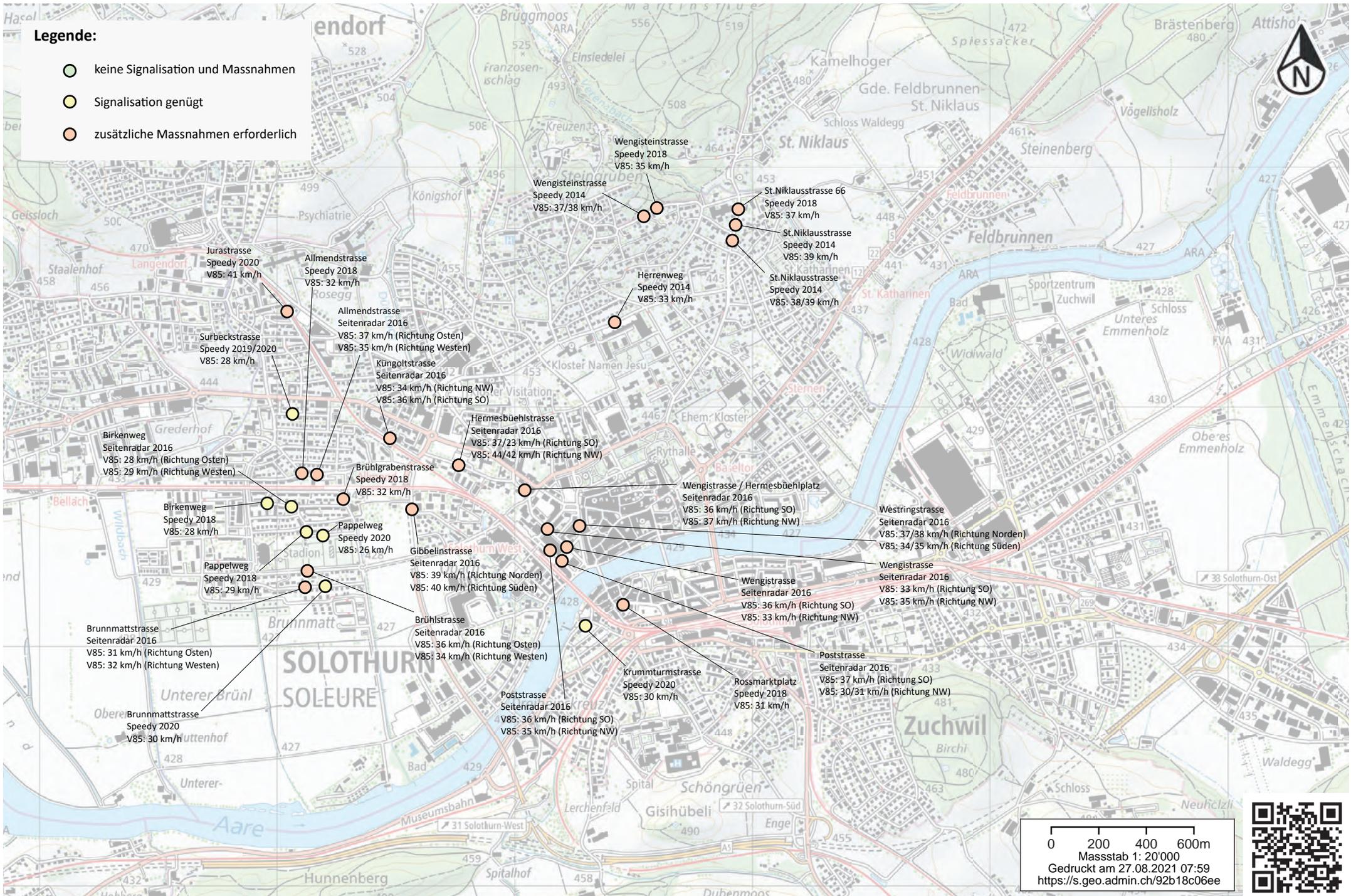
Die relevanten Messergebnisse sind im nachfolgenden Plan zusammengestellt und gemäss den Anforderungen farbig codiert. Die Werte weisen darauf hin, dass in schmalen Quartierstrassen oftmals die Signalisation genügen könnte (z. B. Surbeckstrasse, Krummturmstrasse), vielfach aber auch zusätzliche Massnahmen nötig sein werden (z. B. Allmendstrasse, Herrenweg).

<sup>1</sup>  $V_{50}$  ist diejenige Geschwindigkeit, welche von 50% aller gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird. 50% fahren schneller. Es handelt sich aber nicht um den Mittelwert aller gemessenen Fahrzeuge.

<sup>2</sup>  $V_{85}$  ist diejenige Geschwindigkeit, welche von 85% aller gemessenen Fahrzeug nicht überschritten wird. 15% aller gemessenen Fahrzeuge fahren schneller.

**Legende:**

- keine Signalisation und Massnahmen
- Signalisation genügt
- zusätzliche Massnahmen erforderlich



0 200 400 600m  
 Massstab 1: 20'000  
 Gedruckt am 27.08.2021 07:59  
<https://s.geo.admin.ch/92b18c06ee>



## E BESTEHENDE UND ANGESTREBTE RAUMQUALITÄT

*SR 741.213.3, Art. 3 Abs. e.: Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;*

Aufgrund der vorhandenen Sicherheitsdefizite sind die Zonen notwendig. Eine begründete, freiwillige Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität ist jedoch ebenfalls legitim und kann, unterstützend zum zwingenden Handlungsbedarf, die Zonen begründen. Im Folgenden wird pro typischem Strassenraumcharakter beschrieben, wie die Zonensignalisation einer Begegnungszone ein Erreichen der angestrebten Raumqualität unterstützt.

### Vorstadt: belebte Strassenräume in der Innenstadt



Niklaus - Konradstrasse

Eigenschaften:

Typische Vorstadt mit Erdgeschossnutzungen (Café, Läden etc.) und Wohnungen in den oberen Etagen, Gewerbe, Büros, ältere wie auch neuere Gebäude. Viel Verkehr durch Warenumschat, Besuchende und Kunden, Einkaufsverkehr, dadurch Parkierungsdruck.

Effekt Begegnungszone:

- Regelung der Parkierung
- höhere Aufenthaltsqualität
- bessere Raumgestaltung möglich
- Förderung der Koexistenz im belebten Strassenraum

### Westbahnhofquartier: Geschäfte und Büros



Wengistrasse

Eigenschaften:

Moderne und grössere Gebäude in einem aufstrebenden (sich laufend verändernden) Quartier. Auch ein Durchgangsort mit noch höheren Frequenzen als in der Vorstadt. Breite Strassenräume mit grossen Vorplatzbereichen für Fussverkehr, dennoch flächige Querungsbedürfnisse. Wenig bis kaum Begrünung und Strassenraumgestaltung, dadurch wenig Aufenthaltsqualität. Subjektiv betrachtet erhöhtes Unfallgeschehen.

Effekt Begegnungszone:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Beruhigung des Verkehrs
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verringerung Lärmbelastung
- Schaffen / Eröffnen von Gestaltungsmöglichkeiten
- Regelung der Parkierung

### Obach: dichtes Wohnquartier, Aare, Gewerbe



Edmund - Wyss - Strasse



Obachstrasse

### Oberes Brühl: Älteres Wohnquartier in der Ebene



Ulmenweg

#### Eigenschaften:

Relativ dichtes, zentrumsnahes Wohnquartier mit einem Parkierungsdruck durch Freizeitverkehr (Aare). Der grün wirkende Strassenraum ist +/- der einzige öffentliche Raum im Quartier. Klassische Gestaltung mit hohen Hecken, Einfriedungen und hohen Randsteinen, dadurch verkehrsorientierte Wirkung trotz relativ wenig Verkehr, geringe wahrgenommene Aufenthaltsqualität.

#### Effekt Begegnungszone:

- Ordnung der Parkierung
- ev. Verkehrsmischung, mehr Platz für alle bei gleichbleibendem Raumbedarf
- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Verbesserung Aufenthaltsqualität
- Verbesserung Raumgestaltung und Identifikationspotenzial bei möglicher Umgestaltung

#### Eigenschaften:

Quartier mit vielen grünen Flächen, teils offenen Gartenanlagen, jedoch stark durch oberirdische Parkierung dominiert. Viele teils private und öffentliche Fusswege quer zu den Strassen, Spielplätze zwischen den Gebäuden. In der Regel keine Verkehrstrennung auf den Quartierstrassen.

#### Effekt Begegnungszone:

- Regelung Parkierung
- ev. abschnittsweise ermöglichen von Spiel auf der Strasse (z. B. Rollschuhfahren, Hockey)
- Verkehrsberuhigung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Schulwegen

### Mittleres Brühl: Mehrfamilienhausquartier



Riedmattstrasse

#### Eigenschaften:

Hohe kompakte Wohnbauten mit entsprechend weitläufigem Aussenraum. Dimensionierung der Strassen nach damaligen Normen, breit und durchwegs mit Verkehrstrennung. Daher verkehrsorientierte Gestaltung und i. d. R. recht hohe Geschwindigkeiten aufgrund guter Übersicht. Strasse als Parkplatz.

#### Effekt Begegnungszone:

- Signalisation als bestimmender Faktor für Geschwindigkeit
- Erschliessen von Umgestaltungspotenzial auch mittels temporären Massnahmen
- Verbesserung Verkehrssicherheit
- Verbesserung Freiheitsgrad für Bewohnerschaft

### Loreto / Greiben: älteres Stadtquartier



Loretostrasse / Obere Greibenstrasse

#### Eigenschaften:

Klassische Stadtvillen mit harten Einfriedungen, sehr schmale Strassen mit relativ viel Fuss- und Veloverkehr zwischen den peripheren Quartieren und dem Zentrum. Parksuchverkehr ist zu erwähnen.

#### Effekt Begegnungszone:

- Anpassung der signalisierten Geschwindigkeit an die Realität
- Regelung der Parkierung
- Verbesserung Sicherheitsgefühl Fuss- und Veloverkehr
- Gewährleistung Freiheitsgrad

### Steingruben: Gartenquartier am Hang



Sälirain

#### Eigenschaften:

Teilweise mäandrierende, enge Quartierstrassen, gewachsene Struktur ohne explizite epochengemässe Verkehrsplanung wie in anderen Quartieren. Daher sehr enge und oft sehr unübersichtliche Verhältnisse, dicht und üppig bewachsen. Kein Durchgangsverkehr, die Leute kennen ihre Strasse. Schmale Strassenfläche ist oft die einzige öffentliche Fläche, jedoch geringes Bedürfnis nach öffentlichem Raum.

#### Effekt Begegnungszone:

- Anpassung der Signalisation an die Realität hinsichtlich Geschwindigkeit
- Ahndungsmöglichkeit bei Fehlverhalten
- Regelung Parkierung

### Dilitsch: Mehrfamilienhäuser neuerer Generation



Hasenmattstrasse

#### Eigenschaften:

Moderne Punktbauten mit Aussenraumgestaltung sowie aktiver Strassenraumgestaltung auf der Erschliessungsstrasse.

#### Effekt Begegnungszone:

- Erhöhung Verkehrssicherheitsempfinden
- Erhöhung Aufenthaltsqualität
- Verbesserung Freiheitsgrad

## **F AUSWIRKUNGEN**

*SR 741.213.3, Abs. f.: Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;*

Begegnungszonen sind notwendig, um die Ziele zu erreichen. Die Voraussetzungen sind grundsätzlich recht gut, wobei in vielen Strassen heute noch zu schnell gefahren wird, als dass die Zonen ohne jegliche weitere Massnahmen realisiert werden könnten. Es sind erfahrungsgemäss grundsätzlich positive Auswirkungen zu erwarten (gemessen an den Zielsetzungen). Allfällige negative Auswirkungen wurden integral betrachtet und dürften nicht vorkommen:

### **Öffentlicher Verkehr**

Mit dem Kriterium der speziell zu prüfenden Strassen und dem Einbezug aller Strassen mit bestehenden oder geplanten Buslinien in diese Klasse wird das Risiko eines unstabilen Taktfahrplans oder zu langen Fahrzeiten auf Kursen berücksichtigt. Bei der durchzuführenden Interessenabwägung kann das Kriterium der Fahrzeit ein hohes Gewicht erhalten- es ist allen Beteiligten bewusst, dass der Bus seine Anschlüsse herstellen können muss. Sollte die Fahrzeit auf einer Linie knapp sein, ist klar, dass sich die Ansprüche aus dem Quartier unterordnen müssen. Sollte aber die Fahrzeit auf einer Linie grosszügige Reserven aufweisen, kann die Begegnungszone nach Detailprüfung dennoch realisiert werden, weil keine nicht annehmbaren negativen Auswirkungen auf den Busverkehr entstehen.

### **Veloverkehr**

Die dem Eignungsplan zu Grunde gelegten Kriterien berücksichtigen den Veloverkehr explizit, jedoch nur auf wenigen speziell wichtigen Routen. Strassen, welche nicht als Veloroute des Alltagsverkehrs klassiert sind, eignen sich grundsätzlich für Begegnungszonen. Dies bedeutet, dass Velofahrende auf ihrem Weg auf eine Veloroute eventuell ein Stück Begegnungszonen fahren müssen, mit demnächst geeichten Tachos auch mit E-Bikes. Wie bei den anderen Netzen auch, besteht das Velonetz aus Haupt- und Nebenrouten sowie aus Zubringerstrecken. Die reelle Distanz, welche mit tiefer Geschwindigkeit zurückgelegt werden muss, ist in jedem Fall sehr gering. Bezüglich Zeitverlust ist demnach nicht mit negativen Auswirkungen zu rechnen. Falls eine velofahrende Person bewusst einen längeren, nicht direkten Weg durch die Wohnquartiere wählt, kann sie das auch mit Begegnungszonen nach wie vor. Der Fokus „möglichst schnell und direkt“ besteht in diesem Fall sowieso nicht. Für Begegnungszonen ist das Konzept der Velostrasse nicht verträglich, da dort weder vom Rechtsvortritt noch vom Fussgängervortritt abgewichen werden kann. Bei den als „speziell zu prüfenden“ Strassen (insbesondere Segetzstrasse) ist das Bedürfnis einer höheren Fahrgeschwindigkeit für Velos gegenüber der Funktionalität als Begegnungszone abzuwägen.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Die vollständige Umsetzung (alle geeigneten Strassen werden zu Begegnungszonen) wird höchstwahrscheinlich nicht eintreten. Aber auch im hypothetischen Fall, dass dies eintreten könnte, wäre nicht mit negativen Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr zu rechnen. Es sind nur Strassen als geeignet bezeichnet, welche sowieso keine Durchleitfunktion für den motorisierten Individualverkehr übernehmen müssen. Falls also eine Begegnungszone Fahrzeuglenkende davon abhält, durch die Quartiere zu fahren, ist dies als gewünschte und nicht als negative Auswirkung zu bezeichnen.

### **Parkierung**

In signalisierten Begegnungszonen ist das Parkieren nur auf markierten Parkfeldern erlaubt. Wird in Quartierstrassen heute nach Strassenverkehrsrecht parkiert und soll Parkieren auch in Zukunft möglich sein, sind Parkplätze zu projektieren und anzuordnen (mit dem Detailprojekt umzusetzen und in die Gestaltung zu integrieren). Eine Auswirkung dieser Veränderung könnte sein, dass in Begegnungszonen eventuell (!) leicht weniger Parkplätze möglich sind als Heute. Einerseits verkürzt die tiefere Geschwindigkeit die zu berücksichtigenden Sichtzonen, andererseits könnte es durchaus sein, dass heute mehr Fahrzeuge in den Strassen abgestellt werden, als eigentlich zulässig wäre. Mit markierten Parkfeldern vermindert sich der Kontrollaufwand der Polizei, weil falsch parkierte Fahrzeuge sofort erkannt werden können. Insgesamt wird die Parkierungssituation „geordneter“ in Erscheinung treten als ohne Begegnungszone.

### **Infrastruktur**

Durch den integrierten Fussgängervortritt ermöglichen es Begegnungszonen, Strassen in Wohnquartieren anders zu gestalten. Die tiefe Fahrgeschwindigkeit und der Fussgängervortritt vermindern das Bedürfnis nach Verkehrstrennung grundsätzlich, was insbesondere Trottoirs in Frage stellen wird. Gleichzeitig wird dadurch der Platzbedarf des Verkehrs reduziert, was nach den Prinzipien der Raumplanung und auch aufgrund von zahlreichen anderen Interessen als erwünschte Auswirkung zu bezeichnen ist. Begegnungszonen heben aber die Erschliessungsnormen nicht auf, diese sind nach wie vor gültig und zu berücksichtigen. In diesem Sinne besteht das Risiko nicht, dass Strassen (neue Strassen) für die Zukunft zu schmal realisiert werden.

### **Verständlichkeit**

Wenn eine heute klassisch ausgebaute Strasse mit Trottoir in eine Begegnungszone geändert wird, besteht das Risiko einer unverständlichen Situation. Die installierte Verkehrstrennung zeigt an, wo sich Fussverkehr bewegt und wo die Fahrzeuge. Dennoch gilt der Fussgängervortritt für Querungen überall. Solche Strassen sind im Rahmen des Umsetzungsprojekts mit Massnahmen dahingehend umzugestalten, dass sich das Erscheinungsbild verändert. In Sanierungsprojekten kann dann eine komplette, für Begegnungszonen abschliessend passende Umgestaltung unter Nutzung von Synergien umgesetzt werden.

Die Anforderungen an die intuitive Verständlichkeit der Zonensignalisation ist anders als bei grossflächigen Tempo 30 Zonen, wie sie aktuell installiert sind. Die Anforderung unterscheidet sich daher vom Grundgedanken des bfu-Modells 50-30. Die gesetzten Kriterien führen wahrscheinlich unweigerlich zu zerstückelten Zonen, stellen aber gleichzeitig wie erwähnt sicher, dass keine stärker befahrenen Strassen enthalten sind. Es ist also zu erwarten, dass der grösste Teil der in eine Begegnungszone nach Konzept hineinfahrenden Personen auch tatsächlich ihr Ziel in dieser Zone haben. Bei der Zufahrt handelt es sich um das letzte Wegstück, bei der Wegfahrt um das erste Wegstück. Wenn sich eine Zonenabfolge von 50-30-20 ergibt, ist daran nichts unverständlich. In grösseren Quartieren, wie zum Beispiel Wildbach oder Blumenstein, kann in Einzelfällen eine Zwischenzone mit 20 km/h vorkommen. In vielen Fällen dürfte eine Verkehrsverlagerung auf eine andere Route sinnvoll sein. Wird nach der Ziel-Begegnungszone eine Route mit keiner weiteren Begegnungszone gewählt, ist dies als erwünschte Auswirkung zu bezeichnen. Entscheidet sich die fahrzeuglenkende Person dennoch durch die Begegnungszone zu fahren, hat sie sich an die dort geltenden Verkehrsregeln zu halten. Jedenfalls ist nicht zu erwarten, dass eine Person, welche beispielsweise am Sälrain wohnt, den ganzen Weg bis zur Grenchenstrasse durch Begegnungszonen fahren muss.

### **Kontrollaufwand**

Eine negative Auswirkung des Konzepts könnte sein, dass sich der Kontrollaufwand für die Polizei erhöht. Denn mit einer tieferen signalisierten Geschwindigkeit steigt das Potenzial für Geschwindigkeitsübertretungen. Sollte dies tatsächlich eintreten und sich nicht über die Zeit abschwächen, wäre der Effekt jedoch als Auswirkung auf die Verwaltung anzusehen und nicht als unerwünschte Auswirkung auf den Verkehr. Bei der vorliegenden Betrachtung wäre der Effekt demnach irrelevant. Würde er eintreten, wäre dies ein Hinweis darauf, dass die umgesetzten Zonen eventuell noch verbessert werden müssten (Nachkontrolle).

## G NOTWENDIGE MASSNAHMEN

SR 741.213.3, Art. 3 Abs. g.: eine Aufzählung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Im Konzeptbericht „Begegnungszonen in Wohnquartieren“ der Stadt Solothurn ist ein Katalog für Gestaltungsmassnahmen enthalten. Jede einzelne Zone ist im Rahmen des Detailgutachtens und des Projekts in Anlehnung an die dort aufgezeigten Elemente zu gestalten. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass die Gestaltung eine gewisse Wiedererkennbarkeit fördern soll, auch wenn jede Zone für sich gemäss den lokalen Anforderungen projektiert werden muss. Überall exakt gleich sind die Signale nach Strassenverkehrsrecht:

### Zoneneingänge

Die Zoneneingänge sind mit den Signalen 2.59.5 und 2.59.6 zu signalisieren. Die Platzierung der Signale als Stelen im Strassenraum ist in den meisten Fällen nur nötig, wenn sich das Toremment auf der freien Strecke befindet. Wird die Signalisation direkt nach Abzweigungen angebracht, reicht die Platzierung als Signal am Strassenrand aus, weil die Geschwindigkeiten in diesen Fällen sowieso schon tief sind.



2.59.5 Begegnungszone  
(Art. 2a und 22b)



2.59.6 Ende der Begegnungszone  
(Art. 2a)

Abbildung: Signalisation Begegnungszone nach Signalisationsverordnung. Dazu gehört die Bodenmarkierung „20“.

Die Signalisation der Übergänge von einer allfälligen Tempo 30 Zone in die Begegnungszone und umgekehrt erfolgt geschachtelt. Das heisst die Tempo 30 Zone wird aufgehoben und die Begegnungszone begonnen, in Ausfahrtsrichtung umgekehrt.

### Besondere Markierungen auf der Fahrbahn

Bodenmarkierungen mit der Zahl „20“ werden an verschiedenen Stellen innerhalb der Zonen eingesetzt, um an das geltende Zonenregime zu erinnern.

### Vortrittsregelung an Knoten (Verkehrsführung)

In der Begegnungszone gilt grundsätzlich Rechtsvortritt. Die den Vortritt verdeutlichende Markierung ist in Begegnungszonen nicht zulässig und müsste entfernt werden. Wenn in den Zonen eine bauliche Übersteuerung der Vortrittsregelung vorhanden ist, wie zum Beispiel eine Trottoirüberfahrt, wird dies wie ein vorhandenes Trottoir beurteilt. Die Zone kann grundsätzlich dennoch eingerichtet werden, die an und für sich nicht begegnungszonenkonforme Infrastruktur ist bei einer nächsten Sanierung der Strasse zu korrigieren.

### **Umgang mit Fussgängerstreifen**

Da in Begegnungszonen der Vortritt für den Fussverkehr bereits über das Signal geregelt ist, sind Fussgängerstreifen in einer Begegnungszone nicht zulässig. Vorhandene müssten entfernt werden. Aktuell sind in den Tempo 30 Zonen, welche für den Einbezug in eine Begegnungszone grundsätzlich geeignet sind, ca. 20 Fussgängerstreifen markiert, wobei sich deren fünf direkt im Abbiegebereich von übergeordneten Strassen befinden. Auf speziell zu prüfenden Strassen gibt es aktuell mehrere Fussgängerstreifen.

### **Parkierung**

In signalisierten Begegnungszonen ist das Parkieren nur auf markierten Parkfeldern erlaubt. Wird in Quartierstrassen heute mit Parkierungsreglement parkiert und soll eine Parkierung auch zukünftig möglich sein, sind in den Detailgutachten / Detailprojekten Parkfelder vorzusehen.

### **Zusätzliche Massnahmen**

Die Stadt Solothurn hat in ihrem Konzept „Begegnungszonen in Wohnquartieren“ den Projektlauf sowie die Möblierung und den Umgang mit Vorhaben, bei denen eine Strassensanierung ansteht, speziell geregelt. Diese Aspekte sind im jeweiligen Detailgutachten und wenn nötig in einem Projekt zu klären. Jedenfalls wird es bei den meisten der Begegnungszonen, die unter das vorliegende Rahmengutachten fallen, nicht bei der vorher aufgezeigten minimalen Signalisation bleiben. Es sind zusätzliche gestalterische und allenfalls bauliche Massnahmen erforderlich.

### **Kostenschätzung**

Die für die Umsetzung entstehenden Kosten können hier im Rahmengutachten noch nicht abgeschätzt werden. Es ist noch nicht klar, wieviele Zonen in welcher Zeit durch die Bevölkerung initiiert werden. Die Kosten pro Zone sind im Einzelfall (Detailgutachten) zu klären. Für die minimalen Elemente der Signalisation kann von den folgenden Kosten ausgegangen werden:

<b>Element</b>	<b>Preis/Stück</b>
Signale und Markierung pro Torelement	ca. 4'000.-
Zahl „20“ auf Fahrbahn	ca. 100.-

Hinzu kommen Kosten für spezielle Markierungen, die Möblierung und allfällige bauliche Massnahmen.

### **NACHKONTROLLE**

Wie in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vorgeschrieben, muss ein Jahr nach der Einführung der Zone mit Tempobeschränkung eine Nachkontrolle stattfinden. Es muss überprüft werden, ob die Ziele erreicht wurden. Wurden die Ziele nicht erreicht, sind zusätzliche Massnahmen zu realisieren.

Die Nachkontrolle sollte insbesondere überprüfen:

- ob sich die gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich unter 28km/h befinden ( $V_{85}$ ), festgestellt über Nachmessungen,
- ob sich zu Fuss gehende Personen und Rad fahrende Personen sicher fühlen, festgestellt über Rückmeldungen an die Stadt (ausbleibende Rückmeldungen sind ein gutes Zeichen),
- ob die Verkehrssicherheit gewährleistet ist, über die Konsultation der Unfallstatistik,
- ob sich die gewünschte Verkehrskultur und Aufenthaltsqualität eingestellt hat.

Im vorliegenden Fall kann die Nachkontrolle ca. 6 Monate nach Realisierung einer Begegnungszone durchgeführt werden. Es ist darauf zu achten, dass die Unfallzahlen mindestens für diesen Zeitraum in der Datenbank nachgeführt sind.