

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 21. Februar 2022

Prot.-Nr. 034

Vorschlag gem. Art. 16 GO Stefan Hagmann & Yolanda Stampfli betr. Schöngrundquartier:
Mehr Sicherheit im Strassenverkehr – Schaffung von Begegnungszonen/Beantwortung/
Wiedererwägung

Zuhanden der Parlamentssitzung vom 23. September 2021 wurde von den
Erstunterzeichnenden Yolanda Stampfli & Stefan Hagmann der folgende Volksauftrag
(Vorschlag gem. Art. 16 GO) eingereicht:

«Die Einwohnergemeinde der Stadt Olten führt im Schöngrundquartier – beinhaltend insbesondere die Strassen- und Kreuzungssperimeter der Halden-, der Homberg-, der Gallus-, der Weingarten-, der Tell-, der Seidenhof-, der Untergrund-, der Bann-, der Grund-, der Elsa-, der Bleichmatt-, der Hagberg-, und der Fridaustrasse sowie des Katzenhubel-, Seidenhof-, Föhren-, Steinbruch-, Zehnder-, Burg-, und Fluhwegs wie auch Im Grundhof und der Hasenweid – eine umfassende Verkehrsberuhigung in Form von Begegnungszonen ein (Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 20).

Begründung:

- *Obwohl im Schöngrundquartier vor Jahren flächendeckend «Tempo-30» eingeführt wurde, hat sich nie eine nachhaltige Verkehrsberuhigung eingestellt. Für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere auswärtige Besucher, ist es aufgrund wenig ersichtlicher Verkehrsmassnahmen nicht unbedingt klar, dass sie sich in einer verkehrsberuhigten Zone befinden. Die teilweise weiträumigen Kreuzungsareale (Bspw. Rainstrasse – Hombergstrasse oder Katzenhubelweg – Hombergstrasse) laden geradezu zum Schnellfahren ein. Gleiches gilt für die grosszügigen Strassenareale um das Schulhaus Bannfeld. Bisher hat es die Stadt Olten unterlassen, im «Schöngrund» durch bauliche Massnahmen und flächenbedeckte (Boden-) Markierungen Klarheit über das geltende Verkehrsregime zu schaffen.*
- *Im Weiteren münden viele Haus- und Liegenschaftseingänge historisch bedingt direkt in den Quartierstrassen. Eine Trennung vom Strassenverkehr, etwa durch angrenzende Trottoirs, besteht nicht und ist technisch auch nicht realisierbar. Dies birgt zusätzliche Gefahren – insbesondere für Kinder!*
- *Im Schöngrundquartier findet ein Generationenwechsel statt: Viele junge Familien sind ins «Schöngrund» gezogen. Die Quartierstrassen dienen inzwischen vielen Kindern als Schulweg, Begegnungs- und Spielort. Die Strassensignalisationsverordnung des Bundes (SSV; 741.21) bietet in Art. 22b die gesetzliche Grundlage (Begegnungszonen) den Strassenverkehr im Schöngrundquartier zu «entschleunigen» und damit mehr Sicherheit und Lebensqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner zu schaffen. Letztlich wird durch die Einführung von Begegnungszonen auch die Attraktivität des Schöngrundquartiers – mit seiner teils historischen Bausubstanz – stark aufgewertet.»*

* * *

Im Namen des Stadtrates beantwortet Baudirektorin Marion Rauber den Vorschlag wie folgt:

Selbstverständlich ist auch dem Stadtrat die Verkehrssicherheit und Lebensqualität in den Wohnquartieren ein wichtiges Anliegen. Olten ist mit der sehr frühen Einführung einer ersten Tempo 30-Zone im Säliquartier und der bestehenden flächendeckenden Temporeduktion in Innenstadt und Wohnquartieren im städtischen Vergleich äusserst fortschrittlich.

Gemäss dem Wortlaut des Volksvorschlags soll das vollständige Schöngrundquartier, allenfalls nur mit Ausnahme der Schöngrundstrasse und Feigelstrasse, in eine ganzheitliche Begegnungszone umgewandelt werden. Ob eine Mehrheit der Quartierbevölkerung diese Massnahme begrüssen würde, bleibt offen. Die Kommunalstrassen sind von gesamtstädtischem Interesse. Sie haben eine gesetzliche Erschliessungsfunktion für die Ortsansässigen wie auch für die Allgemeinheit zu leisten. Der Entscheid über eine so weitreichende Massnahme muss folglich gesamtstädtisch abgestützt sein, unter Berücksichtigung der verkehrlichen, baulichen und finanziellen Rahmenbedingungen und Konsequenzen. Zudem kann die Prüfung einer Begegnungszone nicht auf das Schöngrundquartier beschränkt werden, sondern müsste auch andere Stadtteile umfassen.

Sowohl die Einführung einer Tempo 30-Zone wie auch einer Begegnungszone (Tempo 20) ist gleichermassen eine verkehrsberuhigende Massnahme gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung. Die Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (Tempo 50) dient der «Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs».

In der Begegnungszone gilt in Abweichung zur Tempo 30-Zone eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Zudem gilt ein Vortrittsrecht für Fussgänger und eine gemeinsame, anstelle einer getrennten, Verkehrsführung. Die Einführung einer solchen Zonensignalisation setzt bauliche oder gestalterische Massnahmen voraus, damit sich das Verkehrsverhalten auch wirklich ändert.

Die Änderung von Tempo 30 auf 20 hat keine verkehrsreduzierende Wirkung. Eine Verbesserung der Sichtverhältnisse bedingt in der Regel eine Aufhebung der Parkfelder, daher ist die Umwandlung in Begegnungszonen oftmals nur durch den Abbau von Parkflächen möglich.

Die Änderung der Zonenart setzt bauliche Massnahmen voraus. In der Innenstadt wurde daher die definitive Gestaltung im Zuge der anstehenden Sanierungen schrittweise umgesetzt. In den Wohnquartieren besteht in keinem Quartier noch ein zusammenhängender Sanierungsbedarf, der eine ganzheitliche Umgestaltung technisch und finanziell rechtfertigen würde. Infolgedessen könnten zumeist nur provisorische, gestalterisch ungenügende oder unbefriedigende Massnahmen realisiert werden, welche an den Zonenzweck einer Begegnungszone (flächige Gestaltung mit höherem Nutzwert und höherer Aufenthaltsqualität) wenig beitragen würden. Der Aufwand für die politischen, planerischen und baulichen Prozesse sind dennoch gross. Man erkennt dies auch am Beispiel der laufenden Verkehrsmassnahmen im Säliquartier.

Als Alternative könnte im Rahmen von Strassen- resp. Werkbauprojekten in den Quartieren die Einführung einer Begegnungszone jeweils fallweise geprüft werden. Denkbar wäre im Sinne der im Regierungsprogramm des Stadtrates postulierten Verkehrsberuhigung in den Quartieren (Ziff. IV) die Festlegung von Kriterien für die Beantragung von lokal begrenzten Begegnungszonen durch eine Mehrheit der Anrainer, wie dies beispielsweise in Basel und Aarau gehandhabt wird. In jedem Fall sind für die Umsetzung ein verkehrstechnisches Detailgutachten und ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die baulichen Massnahmen erforderlich. Die dafür erforderlichen Mittel bedingen eine entsprechende Budgetierung.

Da dieser Ansatz nicht dem Wortlaut des Vorschlags entspricht, hat die Baudirektorin im Vorfeld der Januar-Sitzung des Gemeindeparlaments, an welcher die Behandlung des Vorstosses traktandiert war, mit den Unterzeichnenden des Vorschlags Kontakt aufgenommen. Dabei wurde die Durchführung eines runden Tisches vereinbart. Das Parlament stimmte in der Folge einem Antrag des Parlamentsbüros auf Verschiebung des Traktandums zu.

Der runde Tisch hat am 14. Februar 2022 mit einer Fünferdelegation der Unterzeichnenden sowie Stadtpräsident, Baudirektorin, Stadtschreiber und Bereichsleiter Verkehr stattgefunden. Dabei wurde nach Ansicht der Stadtvertretung klar, dass die Unterzeichnenden nicht auf einer flächendeckenden Begegnungszone beharren, sondern diese im Sinne einer «Maximalforderung» postuliert wurde. Vielmehr geht es primär darum, die bereits geltenden Massnahmen – insbesondere Tempo 30 – mit geeigneten Vorkehrungen erfahrbarer zu machen, um die Kinder im Quartier, das derzeit einen breiten Generationenwechsel erfährt, zu schützen. In einem weiteren Schritt soll – wie vom Stadtrat oben vorgeschlagen – fallweise die Einführung von lokal begrenzten Begegnungszonen geprüft werden.

Der Stadtrat hat den Unterzeichnenden folgendes Vorgehen vorgeschlagen: In einem ersten Schritt sollen Massnahmen getroffen werden, welche die Einhaltung der geltenden Vorschriften unterstützen bzw. verbessern. Konkret wird bis Sommer 2022 ein Konzept für rasche Massnahmen wie Markierungen und Signalisierungen erstellt, das anschliessend mit einer Delegation aus dem Quartier besprochen wird, bevor es zur Umsetzung gelangt. Bis Ende Jahr sollen zudem ein Prozess bzw. Spielregeln erarbeitet werden, welche Bedingungen erfüllt sein müssen, dass Begegnungszonen eingeführt werden können, und wie das entsprechende Vorgehen aussieht. Dabei sind allfällige Anträge aus der Bevölkerung aus einer Gesamtsicht bzw. einem Gesamtkonzept heraus zu beurteilen, welches neben der Sicherheit auch die Erreichbarkeit des Quartiers gewährleistet.

Im Sinne dieses mit den Unterzeichnenden besprochenen Vorgehens empfiehlt der Stadtrat dem Gemeindeparlament, den Vorschlag erheblich zu erklären.

Mitteilung an:
Gemeindeparlament
Parlamentsakten
Direktion Bau, Kurt Schneider, Urs Kissling
Direktion Bau, Lorenz Schmid, Markus Lack
Stadtkanzlei, Andrea von Känel Briner

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:
