



**Begegnungszonen-Strassenoberflächen – Bericht des Stadtrats zum Postulat «Farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen in Begegnungszonen» von Jonas Bischofberger und Bernhard Bonjour der SP-Fraktion und Matthias Holinger der Grünen Fraktion**

|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                    |                    |                 |            |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------|------------|
| <b>Kurzinformation</b> | <p>Gemäss § 45 Abs. 5 des ER-Geschäftsreglements ist der Stadtrat verpflichtet, dem Rat eine Vorlage oder einen Zwischenbericht zu überwiesenen Motionen und Postulaten zu machen (9 Monate bei Motionen bzw. 6 Monate bei Postulaten).</p> <p>Im Postulat wird der Stadtrat gebeten zu prüfen und zu berichten, wie die Strassenoberfläche in den Liestaler Begegnungszonen farblich gestalten werden könnte, um sie für Zu-Fuss-Gehende und anderen Langsamverkehr sicherer und angenehmer zu machen.</p> <p>Der Stadtrat erachtet eine gezielte farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen grundsätzlich als möglich und sinnvoll, sieht jedoch keinen Bedarf, die bestehenden Oberflächengestaltungen in den Begegnungszonen, insbesondere bei der Sichertnerstrasse und beim Emma Herwegh-Platz, nachträglich grundsätzlich zu verändern. Bei künftigen Projekten soll die farbliche Gestaltung weiterhin als ergänzendes Gestaltungsmittel geprüft, jedoch nur gezielt, ortsbezogen und sparsam eingesetzt werden.</p> |                    |                    |                 |            |
| <b>Anträge</b>         | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Der Einwohnerrat nimmt den Bericht zum Postulat Nr. 2025-066 «Farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen in Begegnungszonen» zur Kenntnis.</li><li>2. Der Einwohnerrat schreibt das Postulat Nr. 2025-066 «Farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen in Begegnungszonen» ab.</li></ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                    |                    |                 |            |
|                        | <p>Liestal, 8. September 2026</p> <p style="text-align: right;">Für den Stadtrat Liestal</p> <table><tr><td>Der Stadtpräsident</td><td>Der Stadtverwalter</td></tr><tr><td>Daniel Spinnler</td><td>Cemi Thoma</td></tr></table>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Der Stadtpräsident | Der Stadtverwalter | Daniel Spinnler | Cemi Thoma |
| Der Stadtpräsident     | Der Stadtverwalter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                    |                    |                 |            |
| Daniel Spinnler        | Cemi Thoma                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                    |                    |                 |            |

## DETAILINFORMATIONEN

### 1 Ausgangslage / Rechtsgrundlage

#### 1.1 Wortlaut des Postulats

*Die Begegnungszonen in Liestal sind ein wichtiger Bestandteil unseres Verkehrskonzeptes. Sie sind kein blosses Tempolimit: Sie stärken den Langsamverkehr, fördern die Durchwegung und passen hervorragend zu unserer Stadt, in der sich ganz unterschiedliche Menschen begegnen und lernen, in ihrer Verschiedenheit zusammenzuleben. Sie beruhigen und entschleunigen, sie sind ein Mittel gegen die Hektik, die uns sonst gerne im Griff hält. Allerdings können sie ihre Wirkung nur entfalten, wenn die stärkeren Verkehrsteilnehmenden in diesen Zonen jederzeit wissen, dass sie Rücksicht nehmen müssen, und wenn sich auch die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden sicher und selbstbewusst in ihnen bewegen, aufhalten und begegnen können.*

*Leider sind aktuell jedoch immer wieder Autofahrer:innen und Velofahrer:innen zu beobachten, welche zwischenzeitlich zu vergessen scheinen, dass sie sich in einer Begegnungszone befinden. Gerade auf dem Törlplatz und bei der Kreuzung Sichertenstrasse fühlt man sich als Fussgänger:in oft eher unerwünscht. Problematisch ist auch die Poststrasse, deren enges Trottoir durch Parkplätze und häufiges Falschparkieren rasch überlastet ist. Das Ausweichen von Fussgänger:innen auf den Strassenraum – wie es in einer Begegnungszone eigentlich möglich wäre – könnte diese Situation entschärfen.*

*Eine Lösung liegt in der farblichen Gestaltung der Strassenoberflächen, wie sie verschiedene Städte in ihren Begegnungszonen bereits umsetzen. Auch in Liestal ist dieser Ansatz nicht völlig neu: So ist der Beginn der Begegnungszone nach der Kasernenstrasse durch einen Strich markiert, welcher jedoch zunehmend verblasst. Besser ist die Markierung auf der Kreuzung vor der Kantonsbibliothek, wo grosse rote Punkte klar machen, dass auf dieser Verkehrsfläche alle willkommen sind. Diesen oder ähnliche Ansätze in weiteren Begegnungszonen in Liestal umzusetzen, würde deren Wirksamkeit deutlich verbessern. Ausserdem könnte das regelmässige Auffrischen der farblichen Gestaltung jeweils auch zur Auffrischung der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden beitragen.*

*Eine farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen in Begegnungszonen würde also nachhaltigen Verkehr fördern, das Sicherheitsgefühl verbessern und die Aufenthaltsqualität in den Begegnungszonen unserer Stadt aufwerten.*

*Wir bitten den Stadtrat, zu prüfen und zu berichten, wie die Strassenoberfläche in den Liestaler Begegnungszonen farblich gestalten werden könnte, um sie für Zu-Fuss-Gehende und anderen Langsamverkehr sicherer und angenehmer zu machen.*

#### 1.2 Rechtsgrundlage

Begegnungszonen sind ein wichtiges Instrument der Verkehrsberuhigung und der Aufwertung des öffentlichen Strassenraums. In Begegnungszonen gilt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und die Zufussgehenden haben gegenüber dem Fahrverkehr Vortritt. Damit wird der Strassenraum nicht ausschliesslich als Verkehrsfläche verstanden, sondern als gemeinsam nutzbarer Raum für den Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehr sowie für Aufenthalt und Begegnung.

Die rechtlichen Grundlagen für die Begegnungszone ergeben sich insbesondere aus Art. 22b der Signalisationsverordnung (SSV) sowie aus der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen. Die Verordnung verlangt, dass die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone deutlich erkennbar sind. Die Ein- und Ausfahrten sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Der Zonencharakter kann

zudem mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.

Für die farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen ist insbesondere die VSS-Norm SN 40 214 «Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen» massgebend. Solche farblichen Gestaltungen haben grundsätzlich keine eigenständige verkehrsrechtliche Bedeutung und dürfen nicht mit offiziellen Verkehrsmarkierungen oder Signalen verwechselt werden. Das Bundesamt für Strassen weist darauf hin, dass farbliche Gestaltungen insbesondere zur optischen Gliederung und zur Erhöhung der Aufmerksamkeit eingesetzt werden können. Sie sollen jedoch nicht zu einer unklaren oder irreführenden Verkehrsführung führen.

Die Interpellation «Farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen in Begegnungszonen» vom 23. September 2025 nimmt diesen Gestaltungsspielraum auf. Sie führt insbesondere die bestehende Gestaltung beim Beginn der Begegnungszone nach der Kasernenstrasse sowie die grossen roten Punkte bei der Kreuzung vor der Kantonsbibliothek als Beispiele an und regt an, ähnliche Ansätze in weiteren Begegnungszonen von Liestal anzuwenden.

Der Stadtrat hat die Frage deshalb insbesondere auch im Zusammenhang mit den bestehenden Begegnungszonen in Liestal geprüft.

### **1.3 Abklärungen – Beispiele aus anderen Städten**

#### **1.3.1 Bern – farbige Punkte und zurückhaltende Gestaltung**

Die Stadt Bern verfügt über eine langjährige Erfahrung mit Begegnungszonen und bezeichnet diese als etablierte Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität. Mittlerweile bestehen in Bern über 120 Begegnungszonen. Bei neuen Begegnungszonen werden unter anderem farbige Punkte auf der Fahrbahn eingesetzt, um die Zonen sichtbar zu machen und ihren einladenden Charakter zu unterstützen.

Die farbigen Punkte sind dabei Teil eines umfassenderen Gestaltungskonzeptes mit Sitzgelegenheiten und weiteren Elementen. Die Stadt Bern setzt die farbliche Gestaltung somit nicht als isolierte Verkehrsmassnahme ein.

Interessant ist insbesondere die langjährige Erfahrung der Stadt Bern mit der Grundhaltung, Begegnungszonen möglichst einfach, kostengünstig und dort einzusetzen, wo sie von der Quartierbevölkerung ausdrücklich gewünscht werden.

Bei der Erfolgskontrolle werden unter anderem Geschwindigkeiten, Unfälle und die Nutzung des Strassenraumes betrachtet. Bei Bedarf können Nachrüstungen vorgenommen werden.

Erfahrung: Die Stadt Bern beurteilt Begegnungszonen insgesamt sehr positiv. Die farbigen Punkte haben sich als wiederkehrendes Gestaltungselement etabliert. Gleichzeitig bleibt die farbliche Gestaltung Bestandteil eines gesamthaften Konzeptes und ersetzt keine baulichen oder verkehrsorganisatorischen Massnahmen.

#### **1.3.2 Thun – blaue Wellen als charakteristisches Gestaltungselement**

Thun verfolgt einen anderen, deutlich stärker identitätsstiftenden Ansatz. In der Innenstadt werden Mehrzweckstreifen mit einem charakteristischen blauen Wellenmuster gestaltet. Die Stadt bezeichnet diese Gestaltung als charakteristisch für die entsprechenden Strassenräume. Die Mehrzweckstreifen unterstützen das flächige Queren und sollen zu einem gleichmässigeren Verkehrsfluss beitragen.

Auch bei neueren Projekten verwendet Thun farbliche Gestaltungselemente, beispielsweise farbige Bänder und vollflächige Eingangstore. Die Stadt hält dabei ausdrücklich fest, dass es sich um reine Gestaltungselemente ohne verkehrsrechtliche Bedeutung handelt.

Erfahrung: In Thun hat sich eine eigenständige Gestaltungssprache entwickelt. Die farbliche Gestaltung kann dadurch einen hohen Wiedererkennungswert erreichen. Gleichzeitig zeigt das Beispiel, dass solche Lösungen insbesondere dann sinnvoll sind, wenn sie konsequent in ein übergeordnetes Gestaltungskonzept eingebettet sind.

### 1.3.3 Zürich – farbliche Gestaltung als ergänzendes Element

Auch Zürich setzt bei Begegnungszonen auf eine klare Gestaltung des Strassenraums. Die Stadt betont, dass eine Begegnungszone nur dann funktioniert, wenn der Strassenraum so gestaltet ist, dass die Verkehrsteilnehmenden das Verkehrsregime intuitiv verstehen und sich entsprechend verhalten. Ein Strassenraum, der zu stark wie eine herkömmliche Fahrbahn wirkt, kann dazu führen, dass Fahrzeuglenkende den Fussgängervortritt nicht ausreichend wahrnehmen.

Beim Bullingerplatz kommen beispielsweise farbliche Elemente zum Einsatz. Diese sind als Ergänzung zur gesamten Platz- und Strassenraumgestaltung zu verstehen.

Erfahrung: Zürich unterstreicht damit insbesondere die Bedeutung der Gesamtwirkung des Strassenraums. Farbe allein macht noch keine funktionierende Begegnungszone. Entscheidend ist, dass die Gestaltung das Verkehrsregime glaubwürdig vermittelt.

### 1.3.4 Zusammenfassung der Erkenntnisse

| Stadt  | Gestaltung                                       | Grundidee / Erfahrung                                                                      |
|--------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bern   | Farbige Punkte, teilweise weitere FGSO-Elemente  | Sichtbarkeit, Aufenthaltsqualität und Wiedererkennung; langfristig etablierter Einsatz     |
| Thun   | Blaue Wellen / Mehrzweckstreifen, farbige Bänder | Stark identitätsstiftende Gestaltung; Teil eines umfassenden Verkehrskonzeptes             |
| Zürich | Punktueller farblicher Gestaltung                | Unterstützung der Wahrnehmung des Begegnungszonencharakters; Gesamtgestaltung entscheidend |

Aus den Beispielen lässt sich kein allgemeiner Nachweis ableiten, dass eine stärkere oder flächigere Farbgebung automatisch zu einer höheren Verkehrssicherheit führt. Vielmehr zeigen die Erfahrungen, dass die farbliche Gestaltung vor allem als unterstützendes Element funktioniert.

Das Bundesamt für Strassen weist ebenfalls darauf hin, dass farbliche Gestaltungen die Aufmerksamkeit erhöhen und den Strassenraum optisch gliedern können. Gleichzeitig müssen sie so gewählt werden, dass keine Verwechslung mit offiziellen Markierungen entsteht.

## 2 Lösungsvorschlag / Projektbeschreibung

### 2.1 Grundsätzliche Beurteilung

Der Stadtrat anerkennt, dass eine gezielt eingesetzte farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche die Wahrnehmung einer Begegnungszone unterstützen kann. Sie kann insbesondere dazu beitragen, den Strassenraum optisch zu gliedern, die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und den besonderen Charakter einer Begegnungszone sichtbar zu machen.

Eine farbliche Gestaltung ist jedoch nicht mit der eigentlichen Verkehrsberuhigung gleichzusetzen. Die Wirkung einer Begegnungszone entsteht in erster Linie durch das Verkehrsregime mit Tempo 20 und Fussgängervortritt sowie durch eine geeignete Gestaltung des Strassenraums. Bauliche Elemente wie Einengungen, Niveauübergänge, Bepflanzungen, Möblierungen und eine klare Zonengestaltung können dabei wesentlich stärker auf das Verkehrsverhalten einwirken als eine reine Farbgebung.

Dies zeigt auch das Beispiel der Begegnungszone Sichternstrasse. Dort wurde die Strassenbreite gezielt mit Grünrabatten eingengt. Zusätzlich wurden bei den Zonengrenzen Zonentore mit Verkehrssignal und drei sicht- und spürbaren Bodenstreifen erstellt. Teilweise verlegte belagsebene Steinbänder unterstützen die Führung des Fussverkehrs. Die bauliche Gestaltung zielt ausdrücklich darauf ab, den Verkehr zu entschleunigen und die Sicherheit für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Die nach einer Betriebsdauer von rund einem Jahr vorgenommene Evaluation der Begegnungszone Sichternstrasse hat denn auch gezeigt, dass die Begegnungszone ihre Funktion grundsätzlich erfüllt. Als Optimierungsmassnahmen wurden insbesondere eine Entschärfung der oberen Schwelle sowie eine farbliche Gestaltung an der Fusswegpassage bei der Kreuzung Sichternstrasse/Wiedenhubstrasse/Munzachstrasse vorgesehen. Die farbliche Gestaltung wird damit gezielt an einer konkreten Stelle eingesetzt und nicht flächendeckend über die gesamte Begegnungszone ausgedehnt.

## 2.2 Sichternstrasse

Bei der Neugestaltung der Sichternstrasse wurde bewusst ein Gesamtkonzept der Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung verfolgt. Die Wirkung der Begegnungszone wird insbesondere durch die verengte Fahrbahn, die Grünrabatten, die Zoneneingänge und die weiteren baulichen Gestaltungselemente erzeugt.

Der Stadtrat sieht deshalb keinen Anlass, die bestehende Oberflächengestaltung der Sichternstrasse grundsätzlich zu verändern.

Die zwischenzeitlich vorgesehene farbliche Kennzeichnung einzelner Elemente, insbesondere der Schwellenfläche bzw. der Fusswegpassage, ist als gezielte Ergänzung zu verstehen. Sie soll die Aufmerksamkeit an einer konkreten Stelle erhöhen und nicht zu einer flächigen «Bemalung» der Begegnungszone führen.

Diese Vorgehensweise entspricht der Auffassung des Stadtrates, wonach farbliche Gestaltungselemente dort eingesetzt werden sollen, wo sie einen konkreten gestalterischen oder verkehrlichen Mehrwert bieten.

## 2.3 Emma Herwegh-Platz

Auch beim Emma Herwegh-Platz steht die Gesamtgestaltung des öffentlichen Raumes im Vordergrund. Der Platz wurde im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofareals als zusammenhängender Aufenthalts- und Wartebereich gestaltet und bildet zusammen mit der Kantonsbibliothek einen wichtigen öffentlichen Raum beim Bahnhof. Bereits bei der damaligen Neugestaltung wurde Wert auf eine eigenständige Platzgestaltung und eine hohe Aufenthaltsqualität gelegt.

Aus Sicht des Stadtrates besteht deshalb auch beim Emma Herwegh-Platz kein Anlass, die bestehende Oberflächengestaltung nachträglich mit zusätzlichen farblichen Elementen zu verändern.

Der Platz zeigt vielmehr, dass die Qualität eines öffentlichen Raumes nicht zwingend durch eine farbige Strassenoberfläche erreicht werden muss. Eine gute räumliche Gestaltung, eine klare Verkehrsführung, Begrünung, Aufenthaltsmöglichkeiten und eine auf den Ort abgestimmte Materialisierung können ebenfalls eine starke Wirkung entfalten.

## 2.4 Weitere Begegnungszonen – ohne farbliche Gestaltung

Das grösste Potential für eine farbliche Gestaltung der Oberfläche besteht aus Sicht des Stadtraumes im Bereich Wasserturmplatz / Törlplatz. Die Situation ist unübersichtlich und nicht selten auch gefährlich für Menschen, welche zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. In diesem Bereich möchte der Stadtrat die Eingangssituation in die Begegnungszone verstärken, damit die Vortrittsregelungen stärker im Bewusstsein des MIV ist. Daneben sieht das Verkehrskonzept Innenstadt eine deutliche Reduktion der Fahrten des MIV vor. Die nächsten Etappen des Verkehrskonzepts werden phasenweise umgesetzt. Nach der Umsetzung dieser Etappen kann als ergänzende Massnahme eine farbliche Oberflächengestaltung diskutiert werden.

In der Poststrasse und der Rathausstrasse wurde auf eine farbliche Gestaltung verzichtet, da diese keine platzartige Ausprägung haben. Im Sinne des zielgerichteten Einsatzes der Gestaltungsmöglichkeit soll so klar unterschieden werden zwischen Plätzen und Strassen. Hinzu kommt, dass es in der Poststrasse eine einseitige Fussgängerführung hat und auf der anderen Seite das Bahntrasse durch eine Mauer abgegrenzt ist. Aus diesem Grund ist ein Strassenseitenwechsel ausgeschlossen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger und der Verkehr sind klar getrennt geführt. Die Poststrasse ist ein «Nadelöhr» für den ÖV. Es wäre kontraproduktiv, wenn sich vermehrt Fussgängerinnen und Fussgänger auf der «Fahrbahn» aufhalten würden.

Für den Bahnhofplatz wäre eine Aussage in Bezug auf eine Weiterführung der bestehenden farblichen Oberflächengestaltung am Emma Herwegh Platz verfrüht. Eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird nach der Realisierung der Erschliessungsstrasse des QPs Bahnhof Corso angegangen. Eine farbliche Oberflächengestaltung kann zu diesem Zeitpunkt geprüft werden.

## 2.5 Künftiger Umgang mit farblichen Oberflächengestaltungen

Der Stadtrat beabsichtigt, die Möglichkeit einer farblichen Gestaltung von Strassenoberflächen auch künftig offen zu halten. Sie soll jedoch bewusst und zurückhaltend eingesetzt werden.

Grundsätzlich sollen folgende Kriterien gelten:

- Die farbliche Gestaltung muss einen erkennbaren gestalterischen oder verkehrlichen Zweck erfüllen.
- Sie soll Teil eines übergeordneten Gestaltungskonzeptes sein.
- Sie soll die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöhen, ohne zusätzliche Unsicherheiten oder Fehlinterpretationen zu erzeugen.
- Sie darf nicht mit einer offiziellen Verkehrsmarkierung verwechselt werden.
- Bestehende, funktionierende Oberflächengestaltungen sollen nicht allein aus gestalterischen Gründen nachträglich verändert werden.
- Bei neuen Projekten soll jeweils geprüft werden, ob eine farbliche Gestaltung gegenüber baulichen oder räumlichen Gestaltungsmassnahmen einen zusätzlichen Nutzen bringt.
- Ein flächendeckender oder regelmässiger Einsatz von Farbe in sämtlichen Begegnungszonen ist nicht vorgesehen.

Damit soll verhindert werden, dass farbliche Gestaltungselemente zu einem Selbstzweck oder zu einer zunehmenden «Buntheit» des Strassenraums werden.

## 2.6 Fazit des Stadtrats

Der Stadtrat teilt die grundsätzliche Einschätzung, dass eine gezielte farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen die Wahrnehmung und den Charakter einer Begegnungszone unterstützen kann. Ein genereller Handlungsbedarf zur nachträglichen Veränderung der bestehenden Oberflächengestaltungen in den Liestaler Begegnungszonen besteht jedoch nicht.

Die bestehenden Lösungen, insbesondere an der Sichertstrasse und beim Emma Herwegh-Platz, sind Teil einer gesamthaften Gestaltung des jeweiligen Strassen- und Platzraumes. Eine nachträgliche flächige Farbgestaltung würde aus Sicht des Stadtrates keinen ausreichenden zusätzlichen Nutzen rechtfertigen.

Bei zukünftigen Projekten soll die Möglichkeit einer farblichen Oberflächengestaltung weiterhin offenstehen. Sie soll jedoch gezielt, ortsbezogen und sparsam eingesetzt werden. Wo ein konkreter Nutzen für die Erkennbarkeit, die Aufmerksamkeit oder die gestalterische Qualität besteht, kann eine solche Massnahme sinnvoll sein. Wo hingegen bereits eine überzeugende bauliche und räumliche Gestaltung vorhanden ist, soll auf zusätzliche farbliche Elemente verzichtet werden.

Damit verfolgt der Stadtrat einen zurückhaltenden und situationsbezogenen Umgang mit farblichen Strassenoberflächen und trägt gleichzeitig dem Anliegen des Postulats Rechnung.

## 3 Massnahmen und Termine

Der Stadtrat sieht aufgrund der bestehenden Situation keinen Bedarf für ein eigenständiges Programm zur nachträglichen farblichen Gestaltung sämtlicher Begegnungszonen. Die farbliche Gestaltung soll vielmehr projektbezogen und bei konkretem Bedarf geprüft werden. Bei zukünftigen Projekten mit Begegnungszonen wird die farbliche Gestaltung als eine von mehreren möglichen Gestaltungsmassnahmen geprüft. Ein verbindlicher Einsatz ist nicht vorgesehen. Der Stadtrat verfolgt damit einen pragmatischen Ansatz: So viel Gestaltung wie nötig, aber so wenig farbliche Gestaltung wie möglich. Entscheidend ist, dass die Begegnungszone als solche erkennbar und verständlich ist und dass die Strassenraumgestaltung das gewünschte Verkehrsverhalten unterstützt.

## 4 Finanzierung

Für ein flächendeckendes Programm zur farblichen Gestaltung der bestehenden Begegnungszonen sind keine zusätzlichen Mittel vorgesehen.

Da der Stadtrat keinen generellen nachträglichen Umbau der bestehenden Oberflächen beabsichtigt, entstehen auch keine entsprechenden flächendeckenden Investitions- oder Unterhaltskosten.

Bei künftigen Strassenbau- und Umgestaltungsprojekten können Kosten für eine farbliche Gestaltung – sofern sie im Einzelfall als zweckmässig beurteilt wird – im Rahmen des jeweiligen Projektkredites berücksichtigt werden.

Eine seriöse allgemeine Aussage zu Mehr- oder Minderkosten gegenüber einer konventionellen Oberflächengestaltung ist nur projektbezogen möglich. Die Kosten hängen insbesondere von der gewählten Ausführung, der Fläche, dem Untergrund, der Materialisierung und dem erforderlichen Unterhalt ab. Aus diesem Grund wird auf die Festlegung eines pauschalen Mehrkostenansatzes verzichtet.