

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

Vom 13. Dezember 2021

Prot.-Nr. 321

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

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. Bislang 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 Sälquartier 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 Sälquartier.

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.

Der Stadtrat verfolgt im Rahmen der Ortsplanung, im Regierungsprogramm und mit den laufenden Infrastrukturprojekten viele Schwerpunkte. Aufgrund des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses der vorgeschlagenen flächendeckenden Zonenänderung empfiehlt er dem Gemeindeparlament, den Vorschlag für nicht erheblich zu erklären.

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:

Di-V

Mitteilung an:
Gemeindeparlament
Parlamentsakten

Direktion Bau, Kurt Schneider, Lorenz Schmid, Urs Kissling, Markus Lack
Stadtkanzlei, Andrea von Känel Briner