

Gemeinde Wangen an der Aare

# Verkehrskonzept Tempo 30

Version 1.00 | 18. November 2014

Detailgutachten



## Impressum

---

Auftragsnummer SO.N.TB.16.003

QM-Nummer 430

Auftraggeber Einwohnergemeinde Wangen an der Aare

Datum 18. November 2014

Version 1.00

Autor(en) Beat Affolter (beat.affolter@emchberger.ch), Oliver Straumann (oliver.straumann@emchberger.ch)

Freigabe Urs Allemann (urs.allemann@emchberger.ch)

Verteiler

Datei S:\TBT\16x3\400\430\be\_141111\_verkehrskonzept.docx

Seitenanzahl 16

Copyright © Emch+Berger AG Solothurn

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>1</b>
2.1	Signalisationsverordnung (SSV)	1
2.2	Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen	2
<b>3</b>	<b>Ziele</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>Analysen / Beurteilung</b>	<b>3</b>
4.1	Siedlungsstruktur	3
4.2	Strassennetz	3
4.3	Verkehrsbelastung	3
4.4	Geschwindigkeitsniveau	4
4.4.1	Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen	4
4.5	Unfallgeschehen	5
4.6	Beurteilung	5
<b>5</b>	<b>Konzept</b>	<b>6</b>
5.1	Gebietsabgrenzung	6
5.2	Umfang der Tempo 30-Zonen	6
5.3	Signalisation / Verkehrsregime	6
5.3.1	Zoneneinfahrten	6
5.3.2	Markierung der Zahl 30	7
5.3.3	Entfernen von Vortrittsregelungen und Fussgängerstreifen:	7
5.4	<b>Ortsspezifische Massnahmen Tempo 30 - Zonen</b>	<b>7</b>
5.4.1	Jurastrasse	7
5.4.2	Hohfurenstrasse	8
5.4.3	Schulhausstrasse	8
5.4.4	Bahnhofallee	8
5.4.5	Weihergasse	8
5.4.6	Vorstadt	8
5.4.7	Beundenstrasse	8
5.5	<b>Begegnungszone Städtli</b>	<b>8</b>
5.6	<b>Weitere mögliche Massnahmen und Optionen</b>	<b>9</b>
5.6.1	Ergänzende Markierungen	9
5.6.2	Hohfurenstrasse	9
5.6.3	Jurastrasse	9
5.6.4	Kreuzung Beundenstrasse / Jurastrasse	9
5.7	<b>Grobkostenschätzung Realisierung Tempo 30</b>	<b>10</b>

**Anhang A Strassenkategorienplan**

**A-1**

## 1 Ausgangslage

In der Gemeinde Wangen an der Aare forderten verschiedene Anstössergruppierungen Verbesserungen der Verkehrssicherheit in ihren jeweiligen Quartieren. Hauptsächlich wurde ein tieferes Geschwindigkeitsniveau vorgeschlagen. Aufgrund dieser Anliegen hat der Gemeinderat beschlossen eine gesamtheitliche Betrachtung auf dem Gemeindegebiet im Rahmen eines Verkehrskonzeptes festzulegen.

Die Gemeinde möchte mit der Einführung der Tempo-30-Zonen die Sicherheit, Lebensqualität und Attraktivität auf dem gesamten Gemeindegebiet erhöhen.

In einer ersten Phase wurden sämtliche Strassen gemäss ihrer effektiven, respektive gewollten Funktion zugeordnet und in einem Strassenkategorienplan festgehalten. Dieser ist im Anhang A ersichtlich.

Das Büro Emch+Berger AG Solothurn wurde mit der Ausarbeitung des vorliegenden Verkehrskonzeptes beauftragt.

## 2 Rechtsgrundlagen

Gemäss Strassenverkehrsgesetz, Artikel 32 kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Die Voraussetzungen, unter welchen die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann, werden in der Signalisationsverordnung (Artikel 108, SSV) näher umschrieben.

Der Umfang und die erforderlichen Inhalte des Gutachtens werden in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) geregelt.

### 2.1 Signalisationsverordnung (SSV)

Die Signalisationsverordnung hält in Artikel 108 Abs. 2 folgendes fest:

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. *eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;*
- b. *bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;*
- c. *auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;*
- d. *dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.*

Auf Quartierstrassen sind in erster Linie die Punkte a und b für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit relevant. Die Punkte c und d beziehen sich hingegen auf Hauptachsen mit grosser Verkehrsbelastung.

## 2.2 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

Auszug aus der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (1. Abschnitt, Artikel 3):

Das Gutachten nach Artikel 32 Absatz 3 SVG, welches in Artikel 108 Absatz 4 SSV näher umschrieben wird, ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:

- b. die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;*
- c. einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft;*
- d. eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;*
- e. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85);*
- f. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;*
- g. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;*
- h. eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.*

Die genannten Aspekte werden in der Folge abgehandelt.

## 3 Ziele

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone Wangen an der Aare werden folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsgruppen
- Steigerung der Strassenraumattraktivität und Verbesserung der Wohnqualität
- Vermeidung von Schleichverkehr
- Schaffung eines nachvollziehbaren Verkehrsregimes
- Gewährleistung der Stabilität des Busbetriebs
- Definition der Korridore für die Landwirtschaftsfahrzeuge

Daneben ist darauf zu achten, dass die Auswirkungen der Einrichtung der Tempo 30-Zone gering zu halten sind: Sowohl die Eingriffe in den Strassenraum wie die damit verbundenen Kosten sind zu minimieren.

## **4 Analysen / Beurteilung**

### **4.1 Siedlungsstruktur**

Die Aare und die Eisenbahnlinie (Solothurn – Olten) gliedert das Städtchen in drei Bereiche.

Dem nördlichen Teil mit Industrie, Kasernenareal, Sportplatz und Schwimmbad. Die Nutzungsstruktur ist gemischt mit Wohnen (in den ruhigeren Bereichen), Industrie und Gewerbe. Gegen Osten befindet sich getrennt durch die Umfahrungsstrasse die Kaserne.

Dem Hauptbereich, nördlich abgegrenzt durch die Aare und im Süden und Westen abgegrenzt durch die Eisenbahnlinie. Das Gebiet innerhalb und angrenzend an den historischen Stadtteil mit Mauer und Schloss bildet den eigentlichen Ortskern. Entlang der Strasse Vorstadt befinden sich die meisten der Verkaufs- und Dienstleistungsgeschäfte von Wangen an der Aare. In der offenen, ebenen Fläche gegen Westen entstanden hauptsächlich die Wohnbauten. Als Übergang zwischen Wohngebieten zu dem Dienstleistungsgebiet befindet sich das Schulareal. Zwischen der Strasse Vorstadt und dem Bahnhof wird die Nutzungsstruktur gemischer. Im Osten wird der Hauptbereich durch die alte Kaserne abgeschlossen.

Südlich der Bahnlinie befindet sich hauptsächlich die Industrie. An den Rändern befinden sich noch zwei kleinere Wohngebiete, welche schon komplett überbaut sind. Im Osten wird dieser Bereich durch die Sportanlagen und die ARA abgeschlossen. Die Siedlung wird im Süden durch die Umfahrungsstrasse abgeschlossen.

### **4.2 Strassennetz**

Mit der Umfahrungstrasse befindet sich die eigentliche Hauptverkehrsachse ausserhalb des Siedlungsgebiets. Der Ortskern und die Sammelstrassen sind dadurch gut vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die Routen Vorstadt – Buchsistrasse, Bifangstrasse – Zeughausstrasse sowie die Bahnhofallee sind Nebenstrassen mit lokaler Verbindungsfunktion. Die Hofurenstrasse ist gemäss Plan „Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte“ auch keine Versorgungsroute für das Unterwerk der BKW.

Die übrigen Strassen sind Gemeindestrassen und dienen vorwiegend der Quartiererschliessung. Diese haben für den motorisierten Verkehr keine übergeordnete Funktion.

Im Hauptbereich des Gemeindegebiets wurde bei allen Kreuzungen der Rechtsvortritt schon eingeführt. Die grösseren Industrie- und Gewerbeflächen sind durch die Eisenbahnlinie vom eigentlichen Wohngebiet abgetrennt. Die Eisenbahnlinie kann nur an zwei Punkten mittels Unterführung mit Fahrzeugen gequert werden. Nördlich trennt die Aare die Gebiete Hofure und Bernerschachen von der restlichen Gemeinde ab. Die Aare kann nur über die alte Holzbrücke und über die Brücke von der Umfahrung überquert werden.

### **4.3 Verkehrsbelastung**

Die Quartier- und Erschliessungsstrassen, die ausschliesslich oder vorwiegend dem Ziel- und Quellverkehr dienen, weisen geringe Verkehrsmengen auf. Die Tagesbelastung auf diesen Strassen liegen in der Grössenordnung von 100 – 1'000 Fahrten pro Tag. Zum Teil mehr Verkehr verzeichnen jene Gemeindestrassen, die nebst der Erschliessungsfunktion auch eine Verbindungsfunktion haben.

Höhere Verkehrsbelastungen weisen die Kantonstrasse (Buchsstrasse), Vorstadt, Weihergasse, Zeughausstrasse und die Umfahrungsstrasse auf. Wobei die Umfahrungsstrassen und die Buchsstrasse nicht Gegenstand der Abklärungen betreffend Tempo 30 sind.

#### 4.4 Geschwindigkeitsniveau

Auf Grund der Anwohnerschreiben für Tempo 30 hat die Einwohnergemeinde veranlasst, dass an drei Orten die Geschwindigkeit mittels Inforadar gemessen wird.

Das heutige Geschwindigkeitsniveau an den gemessenen Orten liegt mehrheitliche zwischen 35 und 45 km/h, als rund 5 - 15 km/h tiefer als die erlaubte Höchstgeschwindigkeit. Auf den meisten Quartierstrassen lassen die Rahmenbedingungen (Ausbaustandard, Strassenbreiten, beschränkte Übersichtlichkeit) kaum höhere Geschwindigkeiten zu.

Aufgrund der erwähnten Gegebenheiten wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mehrheitlich eingehalten. Bei den Messungen in der Hohfurenstrasse wurde festgestellt, dass ca. 11% aller Fahrten über der Toleranz liegen.

##### 4.4.1 Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen

Tabelle 1: Verkehrsmessung mit Info Radar

<b>Standort Radar</b>	Hohfurenstrasse 22	Hohfurenstrasse (Pumpstation)	Kleinfeldstrasse
<b>Richtung:</b>	West	Ost	Ost
<b>Tempolimite</b>	50 km/h	50 km/h	50 km/h
Gemessene Fahrzeuge insgesamt	8'049 Fahrz	4'115 Fahrz	4'407 Fahrz
Bis Limite	7'325 Fahrz	3'191 Fahrz	4'253 Fahrz
Mittlere Geschwindigkeit $V_d$	36 km/h	38 km/h	35 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit $V_{50}$	38 km/h	42 km/h	38 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit $V_{85}$	48 km/h	53 km/h	46 km/h
Überschreitung in Toleranz	3.5 %	11.1 %	0.6 %
Überschreitung der Limite	9.0 %	22.5 %	3.5 %

$V_d$  = durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau

$V_{50}$  = Geschwindigkeitsniveau, das von 50% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird

$V_{85}$  = Geschwindigkeitsniveau, das von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird

## 4.5 Unfallgeschehen

Im Jahr 2013 und 2012 ereigneten sich in Wangen an der Aare sechsundzwanzig durch die Kantonspolizei registrierte Verkehrsunfälle. Davon sind vierzehn mit Personenschaden aufgelistet. Im Jahr 2013 ereigneten sich im Betrachtungsperimeter total drei Unfälle unterteilt in Unfalltypen:

Schleudern / Selbstunfall	2
Einbiegeunfall	1

Die Unfälle ereigneten sich entlang der Verbindungsachsen, während in den Quartieren keine Unfälle registriert wurden.

## 4.6 Beurteilung

Die Quartierstrassen sind wegen dem Ausbaustandard und den örtlichen Gegebenheiten innerorts, mehrheitlich die erlaubte Geschwindigkeit mit dem Innerortsregime (generell 50) nicht geeignet. Nur mit deutlich tieferen Geschwindigkeiten als 50 km/h ist eine genügende Verkehrssicherheit gewährleistet.

Aufgrund der folgenden Gegebenheiten sind die Bedingungen für die Schaffung von Tempo 30-Zonen grundsätzlich gegeben:

- Es handelt sich um klar abgrenzbare Gebiete, die vollständig innerorts liegen.
- Das Strassennetz besteht aus Quartierstrassen, die hauptsächlich der Feinerschliessung dienen und ein geringes Verkehrsaufkommen aufweisen.
- Breite und Ausbaustandard der zum Teil sehr schmalen Strassenabschnitte lassen keine hohen Geschwindigkeiten zu, ohne dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gefährdet werden.
- Von der Verkehrsberuhigung mit der Einführung von Tempo 30 sind keine unerwünschten Verkehrsverlagerungen zu erwarten.

Die Quartiere von Wangen an der Aare können mit der Einführung von Tempo 30-Zonen verkehrsberuhigt werden. Die Sicherheit für die Schulkinder wird wesentlich erhöht. Es ist zu erwarten, dass die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf 30 km/h gemäss den gesetzlichen Anforderungen erreicht werden kann.

Die genaue Abgrenzung der Zonen wird im Rahmen des Konzepts erläutert.

## 5 Konzept

### 5.1 Gebietsabgrenzung

Folgende Gebiete werden nicht in die Tempo-30-Zone einbezogen, da entweder keine Wohnnutzung vorhanden ist, Tempo 30 schon umgesetzt wurde oder kein Fremdverkehr im Gebiet besteht (Zubringerdienst):

- Stadtfeld und Schachen (Kasernenareal)
- Stutzboden und Bärnerschachen
- Mülifeld und ‚Unteri Breiti‘
- Metzgermattstrasse, Buchen- und Tannenweg
- Brunnmatt- und Dählenweg (bereits Zubringerdienst)
- Industriegebiet südlich der Eisenbahnlinie
- Rütifeld
- Hohfure (bereits Tempo 40 Streckensignalisation)

### 5.2 Umfang der Tempo 30-Zonen

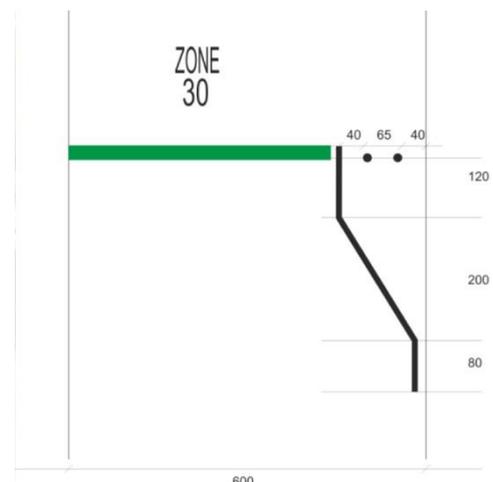
Die Tempo 30-Zonen sollen möglichst grossflächig angelegt werden. Durch die örtliche Situation, wenige Zugänge/Zufahrten in den Hauptbereich zwischen der Aare und der Eisenbahnlinie, und viele der Quartierstrassen die Anforderungen für eine Tempo 30-Zone erfüllen soll dieser Bereich als Tempo 30-Zone ausgeschildert werden. Der historische Ortskern (Städtli) mit dem Schloss soll als Begegnungszone signalisiert werden.

### 5.3 Signalisation / Verkehrsregime

#### 5.3.1 Zoneneinfahrten

Erforderlich sind die Signalisationstafeln „Zone 30“ mit Hervorhebung der Zoneneinfahrten. Dazu wird bei der Holzbrücke die Tafel ausgewechselt. Bei den beiden Eisenbahnviadukten werden die Signalisationstafeln ebenfalls montiert und um den Zonenanfang zu betonen mit einer Bodenmarkierung ergänzt. In der Hohfurenstrasse wird am entsprechenden Standort eine Stehle am Rand der Strasse platziert.

Für die Begegnungszone Städtli wird die Signalisationstafel „Begegnungszone“ bei den Toren verwendet. Durch den bestehenden Belagswechsel muss keine weitere Hervorhebung für den Zonenwechsel umgesetzt werden.



Bsp. Situation Eingangstor

### 5.3.2 Markierung der Zahl 30

Innerhalb der Zone soll an verschiedenen Stellen die Zahl 30 am Boden markiert werden. Dabei steht nicht wie bei anderen Massnahmen der örtliche Wirkungseffekt im Vordergrund, vielmehr soll damit das gültige Tempo 30 Regime wiederholend kommuniziert werden.

### 5.3.3 Entfernen von Vortrittsregelungen und Fussgängerstreifen:

Das Zonenregime lässt grundsätzlich keine Vortrittsentzüge und Markierungen von Fussgängerstreifen zu. Grundsätzlich sollen diese mit der Einführung der Tempo 30-Zone entfernt werden. Neu gilt überall der Rechtsvortritt und die Strassen können innerhalb der Zone von Fussgängerinnen und Fussgängern überall gequert werden.

Das Schulhausareal liegt im Zentrum von der Gemeinde, aus diesem Grunde werden die Fussgängerstreifen, welche sich auf einer der Hauptzugangsachsen zur Schule befinden, aus Sicherheitsgründen nicht aufgehoben.

## 5.4 Ortsspezifische Massnahmen Tempo 30 - Zonen

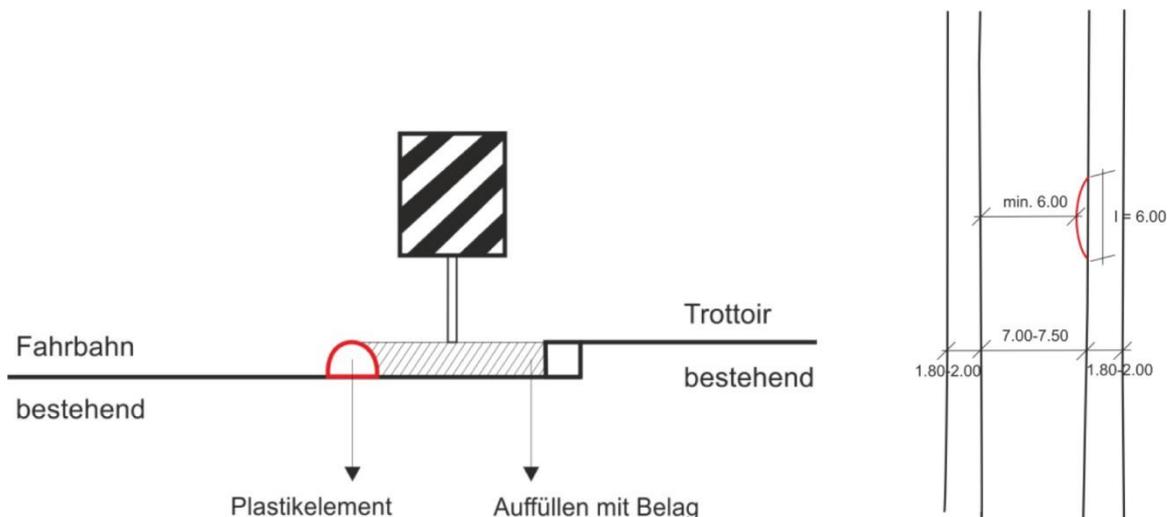
Nebst der Ausbildung von „Eingangstoren“ sind innerhalb der künftigen Tempo 30-Zonen punktuelle Massnahmen erforderlich, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau und die notwendige Sicherheit zu erreichen.

Zahlreiche Strassenabschnitte, insbesondere die engen Erschliessungsstrassen genügen den Anforderungen für Tempo 30-Zonen und benötigen ausser der Zonensignalisation keine speziellen Massnahmen.

Die Kinder müssen an verschiedenen Strassen entlang laufen wo es zurzeit keine Trottoirs oder ähnliche Lösungen gibt. Auf den Hauptzugangsachsen sollen wo nötig die Trottoirs ausgebaut und die Wegführung verbessert werden.

### 5.4.1 Jurastrasse

Die bestehende provisorische Verengung wird in eine definitive Verengung umgewandelt. Bei den Einmündungen Schwalbenweg und Amselweg sind lokale Verengungen zur Verbesserung der Sichtweiten vorgesehen.



Bsp. Lokale örtliche Verengung: Skizze und Situation

#### **5.4.2 Hohfurenstrasse**

Bei der Einmündung Drosselweg wird ein Fussgängerstreifen erstellt. Somit soll die Sicherheit für die Schulkinder aus diesem Quartier erhöht werden.

Zwischen der „Villa Schlossmatt“ und der Jurastrasse wird die Fahrbahn mit breiten Markierungen, in den Randbereichen, optisch verschmälert werden.

#### **5.4.3 Schulhausstrasse**

An der Schulhausstrasse ist das bestehende Trottoir bis zum Fussgängerstreifen neu zu markieren.

#### **5.4.4 Bahnhofallee**

An der Bahnhofallee sind westlich des Bahnhofs zwei Verengungen vorgesehen, um den Strassencharakter der vorgesehenen Geschwindigkeit anzupassen.

Östlich des Bahnhofs können entlang des nördlichen Strassenrandes Parkplätze angeordnet werden. Diese führen die bestehende Parkplatzsituation aus Richtung Osten fort. Die gute Belegung der bestehenden Parkplätze weist auf ein Bedürfnis für weitere Parkmöglichkeiten hin. Die Parkplätze befinden sich auf dem Grund der SBB, das Vorhaben muss vorgängig mit der SBB abgesprochen werden.

#### **5.4.5 Weihergasse**

Die Weihergasse wird im Bereich der Parkplätze auf 5.50m verengt. Die Markierung der Mittellinien in der Mühlebachstrasse und Weihergasse werden nachgezeichnet. Die Ränder werden optisch durch breite Markierungen verschmälert.

#### **5.4.6 Vorstadt**

Die heutige Parkierung kann beibehalten werden. Eventuell könnten punktuelle Optimierungen die Situation verbessern.

#### **5.4.7 Beundenstrasse**

An der Beundenstrasse könnten, bei Bedarf, Parkplätze markiert werden.

### **5.5 Begegnungszone Städtli**

Im Städtli soll eine Begegnungszone (Tempo 20) eingeführt werden. Dies würde dem heutigen Charakter besser entsprechen. Auf die bestehenden Fussgängerstreifen wird verzichtet. Die bestehenden Parkplätze und auch die Verkehrsführung innerhalb des Städtli werden beibehalten.

## 5.6 Weitere mögliche Massnahmen und Optionen

Nach der Einführung der Tempo 30-Zone, muss überprüft werden ob die angestrebten Ziele erreicht wurden. Dies ist nur über Kontrollen eindeutig festzustellen. Während den ersten Monaten sind die Massnahmen zu überprüfen und je nach Situation anzupassen.

Für die Kontrollen empfiehlt sich in der ersten Phase mit einem Inforadar, einem digitalen Geschwindigkeitsanzeigergerät, die motorisierten Verkehrsteilnehmer auf die gefahrene Geschwindigkeit aufmerksam zu machen. In einer zweiten Phase, ab etwa fünftem oder sechstem Monat, sollten effektive Geschwindigkeitskontrollen durch die Kantonspolizei durchgeführt werden.

Werden die angestrebten Ziele nicht erreicht so müssen weitere Massnahmen ergriffen werden.

### 5.6.1 Ergänzende Markierungen

Anbringen von Rand- und Querstreifen:

Die Randstreifen tragen zur optischen Verschmälerung der Fahrbahn bei und dienen zum Teil als Vorzone von direkt an die Fahrbahn angrenzenden Liegenschaften, womit deren Zugänge sicherer werden.

Die Querstreifen dienen zur optischen Hervorhebung von Querbeziehungen bei Strassen mit starker Längsbetonung.

Markierung der Zahl 30:

Innerhalb der Zone an verschiedenen Stellen die Zahl 30 am Boden ergänzend markieren. Dabei steht nicht wie bei anderen Massnahmen der örtliche Wirkungseffekt im Vordergrund, vielmehr soll damit das gültige Tempo 30 Regime wiederholend kommuniziert werden.

### 5.6.2 Hohfurenstrasse

Vom Haselweg bis zur Einmündung vom Drosselweg könnte das Trottoir ausgebaut werden, zur Sicherheit der Schulkinder.

Der Knoten Hohfuren-/Kleinfeldstrasse ist heute sehr verkehrorientiert mit einer Mittellinse ausgebildet. Die Fahrzeuge aus Richtung Städtli können ungehindert entweder in die Hohfuren- oder Kleinfeldstrasse gelangen. Um das Geschwindigkeitsniveau abzumindern könnte der Knoten als T-Knoten ausgebildet werden.

Auf der langen Geraden zwischen Jurastrasse und Kleinfeldstrasse könnte mit horizontalen und vertikalen Versätzen baulich die Geschwindigkeit verringert werden.

### 5.6.3 Jurastrasse

Das Trottoir von der Kleinfeldstrasse bis zur Hohfurenstrasse könnte verlängert werden. Durch diese Massnahmen könnte die Sicherheit für die Fussgänger und Schulkinder erhöht in diesem Bereich erhöht werden.

### 5.6.4 Kreuzung Beundenstrasse / Jurastrasse

Am 5-armigen Knoten an der Jurastrasse gilt bereits heute Rechtsvortritt. Die beiden Einmündungen der Stöcken- und Dicknaustrasse sind aber sehr unübersichtlich. Da die Dicknaustrasse die Fortführung des Veloweges aus Richtung Deitingen bildet ist diese Situation vor allem im Bezug zur Stöckenstrasse sehr unglücklich. Durch die Ausbildung

eines kleinen Inselbereichs kann diese Situation leicht entschärft werden. Da die Sichtverhältnisse auf Grund der heutigen Bauten schwierig zu verbessern sind, wird hier eine Möglichkeit mit vertikalen Versätzen aus allen Richtungen vorgeschlagen. Als Alternative ist auch denkbar eine flächige Markierung vorzusehen.

## 5.7 Grobkostenschätzung Realisierung Tempo 30

Tabelle 2: Grobkostenschätzung Tempo 30.

<b>Zonen Tempo 30</b>	
Zonensignalisation (Stelen / Signal / Tormarkierung)	4'250 bis 5'000
Markierung / Demarkierung (Fussgänger, Rand- und Mittelstreifen)	
- Hofurenstrasse (Fussgänger+ Randstreifen)	500 bis 1'000
- Bahnhofallee (Parkplätze)	500 bis 1'000
- Weihergasse (Rand- und Mittelstreifen)	500 bis 1'000
- Vorstadt (Fussgänger)	800 bis 1'000
Bauliche Massnahmen	
- Bahnhofallee (Verengungen)	3'500 bis 4'000
Diverses / Unvorhergesehenes	4'000 bis 5'000
<b>Total</b>	<b>14'050 bis 18'000</b>

Tabelle 3: Grobkostenschätzung Städtli.

<b>Begegnungszone ‚Städtli‘</b>	
Zonensignalisation (Signal / Tormarkierung)	2'250 bis 3'000
Demarkierung (Fussgänger)	600 bis 1'000
Diverses / Unvorhergesehenes	750 bis 1'000
<b>Total</b>	<b>3'600 bis 5'000</b>

Tabelle 4: Grobkostenschätzung weitere Massnahmen.

<b>Mögliche weitere Massnahmen</b>	
Markierung (Tempo 30, Rand- und Mittelstreifen)	2'000 bis 3'000
Bauliche Massnahmen	
- Jurastrasse (Trottoir + Verengungen)	86'000 bis 90'000
- Hofurenstrasse (Trottoir)	23'000 bis 26'000
- Hofurenstrasse (horizontalen und vertikalen Versätzen)	30'000 bis 40'000
- Kreuzung Hofurenstrasse / Kleinfeldstrasse	30'000 bis 40'000
- Kreuzung Beundenfeldstrasse / Jurastrasse	10'000 bis 20'000
<b>Total</b>	<b>181'000 bis 306'000</b>

Solothurn, 11.11.2014

Emch+Berger AG Solothurn

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'B' followed by several vertical lines and a horizontal stroke.

Beat Affolter

A handwritten signature in blue ink, featuring a cursive 'O' followed by a long, sweeping horizontal line.

i.A. Oliver Straumann

# Anhang A Strassenkategorienplan

