



Vorlage Stadtparlament

vom 13. Mai 2014

Nr. 1832

Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation Fabian Koch, Michael Hugentobler und Philip Schneider: "Wo braucht es Tempo 30?"; schriftlich

Fabian Koch, Michael Hugentobler und Philip Schneider sowie 25 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 1. April 2014 die beiliegende Interpellation "Wo braucht es Tempo 30?" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

Tempo-30-Zonen bilden seit Jahren ein wesentliches Element der städtischen Verkehrspolitik. Durch die Schaffung der Tieftempo-Zonen wird in den Quartieren unserer Stadt sowohl die Strassenverkehrssicherheit als auch die Wohnqualität verbessert. Gleichzeitig dient die Massnahme ökologischen Zielsetzungen. Um die Vorgaben des Massnahmenplans Luftreinhaltung zu erreichen, wurden die Gemeinden von der Regierung beauftragt, diejenigen Massnahmen, welche im Verantwortungsbereich der Gemeinden liegen, an die Hand zu nehmen. Dazu gehört in der Stadt St.Gallen u.a. das Tieftempo-Konzept in Wohnquartieren, das der Stadtrat 1994 festgelegt hat und seither auf Begehren der jeweiligen Quartiere kontinuierlich umsetzt. Das Konzept sieht eine Priorisierung der Gebiete nach Handlungsbedarf vor, wobei die Reihenfolge bestimmt wird durch Anträge aus den Wohngebieten zur Einführung von Tempo-30-Zonen, lage- und strassenbedingte Zusammenhänge der Wohngebiete sowie durch zeitliche Dringlichkeiten von Koordinationsbedürfnissen mit anderen Massnahmen innerhalb oder im Einflussbereich der Wohngebiete.

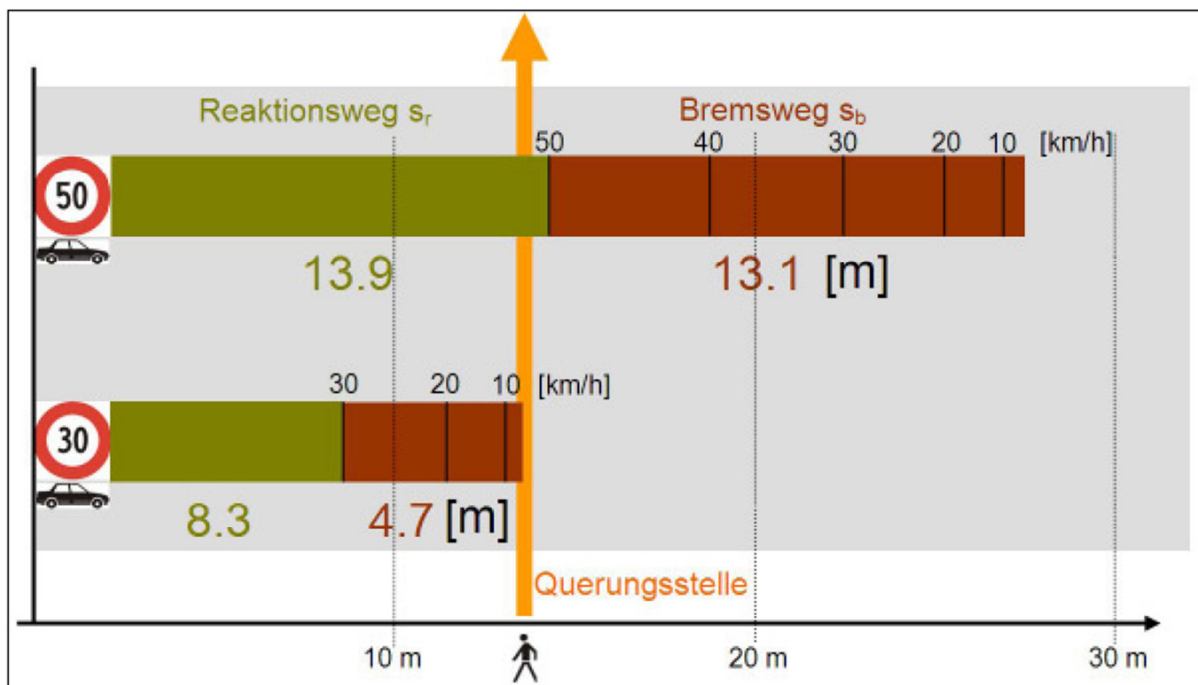
1.1 Verkehrssicherheit

In den letzten Jahren trat der ökologische Aspekt eher in den Hintergrund, während die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bedeutung gewann. Mit der Einführung von Tempo 30 in



Wohngebieten wird heute in erster Linie Sicherheitsdefiziten begegnet. Diese sollen durch eine tiefere Geschwindigkeitslimite mit verhältnismässigem Aufwand merklich verringert werden. Im Gebiet von siedlungsorientierten Strassen ist vermehrt mit Kindern und älteren Personen zu rechnen. Diese Benutzergruppen haben teilweise eine reduzierte kognitive Fähigkeit. Es muss deshalb davon ausgegangen werden, dass sie nicht rechtzeitig oder nicht richtig auf die Gefahren reagieren, die vom motorisierten Fahrzeugverkehr ausgehen. Diese Personengruppen bedürfen im Strassenverkehr eines besonderen Schutzes.

Ein wesentliches Element dieses Schutzes bildet das angepasste Geschwindigkeitsniveau. Den Zusammenprall mit einem Fahrzeug, das mit 50 km/h unterwegs ist, überlebt eine Fussgängerin bzw. ein Fussgänger nur mit 30 prozentiger Wahrscheinlichkeit. Ereignet sich indes eine Kollision bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h, steigt die Überlebenschance auf 90 Prozent. Weil mit der Reduktion der Geschwindigkeit die Anhaltstrecke deutlich kürzer wird, reduziert sich auch die Wahrscheinlichkeit, dass es überhaupt zu einer Kollision kommt. Wenn man von einer Reaktionszeit von einer Sekunde ausgeht und eine Person 13 m vor dem Fahrzeug unerwartet die Fahrbahn betritt, kann ein Fahrzeug, das mit 30 km/h unterwegs ist, gerade noch rechtzeitig angehalten werden. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h ist es auf der Höhe derselben Person immer noch mit 50 km/h unterwegs, weil der Reaktionsweg allein schon mehr als 13 m beträgt. Reaktionsweg und Bremsweg betragen bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h total 27 m.



Der Einführung von Tempo-30-Zonen liegt eine Güterabwägung zugrunde: In der einen Schale liegen die Güter „Leben“ und „Gesundheit“ der Strassenverkehrsteilnehmenden, vorab der Kinder und älterer Personen. Auf der anderen Seite sind Aspekte wie Fahrkomfort, Fahrzeit, Verkehrskapazität etc. zu berücksichtigen.



Im Verhältnis zu anderen Städten weist die Stadt St.Gallen seit Jahren eine konstant hohe Verkehrssicherheit auf. Der Städtevergleich des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zeigt, dass die Stadt St.Gallen mit durchschnittlich 112 Unfällen pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner den tiefsten Wert aufweist.¹ Im Jahr 2010 waren St.Gallen und Basel mit 105 bzw. 101 Unfällen je 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner die verkehrssichersten der zehn grössten Schweizer Städte. Zu diesem positiven Ergebnis tragen verschiedene Faktoren bei. Die im interstädtischen Vergleich tiefe Zahl der Unfälle ist mit Sicherheit auch auf die Ausdehnung der Tempo-30-Zonen in den vergangenen Jahren zurückzuführen.

Das Strassenverkehrsrecht des Bundes sieht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit u.a. Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken vor.² Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können u.a. dann herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist oder bestimmte Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.³ Im Rahmen von Gutachten zu den jeweiligen Tempo-30-Zonen wird im Detail auf die spezifischen Ziele der Tempo-30-Zone, die Gefahrensituationen und die Schutzbedürfnisse sowie die Unfallsituation hingewiesen.

1.2 Fussgängerstreifen innerhalb von Tempo-30-Zonen

Die Anordnung von Fussgängerstreifen innerhalb von Tempo-30-Zonen ist im Ausnahmefall zulässig. Durch das niedrigere Geschwindigkeitsniveau im Quartier wird den Schutzbedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger trotz fehlender Fussgängerstreifen angemessen Rechnung getragen. Die bundesrechtliche Regelung der Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen ist aus Sicht des Stadtrates hinsichtlich der pädagogischen Wirkung für Kinder nicht optimal, da den Kindern beigebracht wird, sie müssten die Strassen über die Fussgängerstreifen queren, aber oft genau dort, wo sie wohnen, fehlen diese. Aus diesem Grund nützt der Stadtrat den Ermessensspielraum, den das Bundesrecht gibt, so weit als möglich aus, wenn es darum geht, eine Ausnahmeregelung zu treffen.

Der kommunale Richtplan gibt an verschiedenen Stellen Hinweise zu Tempo-30-Zonen:

- Gestützt auf Kap. V2.6 „Öffentlicher Personennahverkehr – Infrastruktur“ sind auf ÖV-Hauptkorridoren grundsätzlich keine Tieftempo-Zone und auf ÖV-

¹ Einsehbar unter <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/04729/index.html?lang=de>. In der Studie vom 5. Januar 2012 wurden die polizeilich registrierten Verkehrsunfälle der Jahre 2004 bis 2010 ausgewertet. Berücksichtigt wurden jene Unfälle auf öffentlichen Strassen oder Plätzen, in die mindestens ein motorisiertes oder nicht motorisiertes Fahrzeug oder eine Fussgängerin bzw. ein Fussgänger mit einem fahrzeugähnlichen Gerät verwickelt war, und die zu einem Personenschaden geführt haben.

² Art. 108 Abs. 1 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21; abgekürzt SSV).

³ Art. 108 Abs. 2 lit. a und b SSV.



Korridoren nur nötigenfalls möglich. Hingegen sind auf ÖV-Nebenkorridoren und für lokale Bus-Erschliessungen Tempo-30-Zonen möglich.

- Gemäss Kap. V3.3 „Übergeordnetes Strassennetz“ ist auf Kantonsstrassen Tempo 30 aus Sicht des Strasseneigentümers nicht zulässig (Stand 2012).
- Auf dem untergeordneten Strassennetz soll das Tieftempo-Konzept angewandt werden (Kap. V3.4 „Untergeordnetes Strassennetz“).
- Im Kap. V3.5 „Verkehrsregime“ steht: „Die Quartierstrassen in den Wohngebieten sollen entsprechend dem bestehenden Konzept zu Tempo-30-Zonen werden, allenfalls zu Begegnungszonen. Vorbehalten bleiben in der Regel das übergeordnete Strassennetz und die ÖV-Hauptkorridore.“

1.3 Kanalisieren und Tieftempo-Zonen

Neben der Vermeidung des Verkehrs und der Verlagerung auf siedlungs- und umweltverträglichere Verkehrsmittel gehört die Kanalisierung des Motorfahrzeugverkehrs auf das übergeordnete Strassennetz zu den wichtigsten Eckpfeilern der modernen Verkehrsplanung. Entsprechend ist auch im Richtplan die Kanalisierung (V3.1b) festgelegt: „Der Verkehr wird weiterhin auf das übergeordnete Strassennetz, insbesondere das Hochleistungsstrassennetz, kanalisiert. Dabei wird der Verkehr möglichst rasch vom untergeordneten auf das übergeordnete Strassennetz geführt.“

1.4 Strassentypen

Die im Richtplan vorgenommene Unterteilung der Strassen in untergeordnete Strassen und übergeordnete Strassen stellt eine starke Vereinfachung dar. Nach Norm SN 640 006 werden – aufgrund der Aufgaben und Funktion der Strassen – fünf Strassentypen unterschieden: Hochleistungsstrasse, Hauptverkehrstrasse, Verbindungsstrassen, Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen.⁴

In der verwaltungsinternen Richtplanerarbeitung und auch in der parlamentarischen Richtplankommission wurde diese Vereinfachung diskutiert. Sie wurde analog zum Realisierungsplan 1985/90 (dem Vorgänger des Richtplanes) belassen. Jedoch wurden bei der Typisierung des übergeordneten Strassennetzes für die Strassen mit hoher Verkehrsbelastung (Primärnetz, über 5'000 Fahrzeuge DTV pro Richtung) spezielle Anforderungen im Richtplan definiert.

⁴ Sammelstrasse werden zudem unterteilt in verkehrsorientierte Hauptsammelstrassen und Siedlungsorientierte Quartierstrassen (SN 640 044). Auch Erschliessungsstrassen werden noch detaillierter unterteilt: im Quartiererschliessungsstrassen, Zufahrtsstrassen und Zufahrtswege (SN 640 045).



1.5 Übergeordnete Strassen und Tempo-30-Zonen

Bereits heute befinden sich einige übergeordnete Strassen oder Strassenabschnitte in Tempo-30-Zonen:

- Vonwilstrasse, Abschnitt Burgstrasse – Züricher Strasse
- Guisanstrasse, Abschnitt Waldgutstrasse bis Sonnenhaldenstrasse⁵
- Heimatstrasse, Abschnitt Langgasse bis Bachstrasse
- Heiligkreuzstrasse, Abschnitt Kolosseumstrasse bis Spinnereistrasse
- Buchentalstrasse, Abschnitt Rorschacher Strasse bis Harzbüchelstrasse.

Diese Strassenabschnitte sind allesamt Strassenabschnitte, welche nicht Bestandteil des Primärnetzes (gemäss Definition Richtplan) sind.

1.6 Heutige Ausdehnung der Tempo-30-Zonen

Nach Erlass der ersten Tempo-30-Zone im Jahr 1992 für das Gebiet Falkensteinstrasse und 1994 für das Gebiet Ilgen-/Paradiesstrasse sind bis heute weite Teile der städtischen Wohngebiete als Tieftempo-Zonen ausgestaltet.⁶ Der aktuelle Stand der insgesamt 51 realisierten Tieftempo-Zonen ist im Internet einsehbar.⁷

1.7 Anliegen Wildeggsstrasse

Im September 2011 ersuchte der Südost-Quartierverein die Stadt St.Gallen, auf der Wildeggsstrasse Tempo 30 einzuführen. Eine daraufhin durchgeführte Befragung unter der Quartierbevölkerung ergab eine Zustimmung von 95 Prozent für die Einführung von Tempo 30. Von den 295 angefragten Anwohnerinnen und Anwohnern haben 147 (50 %) an der Konsultativabstimmung teilgenommen. 137 Quartierbewohnerinnen und –bewohner unterstützten dabei die Einführung einer Tempo-30-Zone.

Aufgrund dieses klaren Resultats sicherte die Direktion Bau und Planung dem Quartierverein zu, das Begehren zu prüfen und die notwendigen Schritte für die Umsetzung in die Wege zu leiten. Das von Tiefbauamt und Stadtpolizei daraufhin erarbeitete Gutachten belegt die Zweck- und Verhältnismässigkeit der fraglichen Tempo-30-Zone.

Mit der Einführung einer Tieftempo-Zone kann dem erhöhten Schutzbedürfnis von Kindern im Strassenverkehr Rechnung getragen und die Verkehrssicherheit auf der Wildeggsstrasse und dem angrenzenden Teilstück der St.Georgen-Strasse im Allgemeinen verbessert wer-

⁵ Dieser Strassenabschnitt war im Realisierungsplan noch nicht im Teil des übergeordneten Strassen-netzes. Obwohl die Tempo-30-Zone bereits im Jahr 2010 eingeführt worden ist, wurde dieser Strassenabschnitt im Richtplan neu zu den übergeordneten Strassen zugeschlagen.

⁶ Tempolimiten in Wohnquartieren, Vorlage an den Grossen Gemeinderat vom 4. August 1998 / 2316, Ziff. 4.3, S. 6.

⁷ http://www.stadt.sg.ch/home/mobilitaet-verkehr/verkehrsregeln/tempo-30-zonen/_jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download.ocFile/T30_Uebersicht_140120.pdf.



den. Weiter wird erwartet, dass wegen der tieferen Geschwindigkeiten die Zahl der Unfälle zurückgeht. Zudem wird die Einführung von Tempo 30 zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen.

1.8 Anliegen St.Georgen

Am 28. Januar 2010 wurde eine von rund 700 Personen unterzeichnete Petition mit dem Titel „Lebenswertes Quartierzentrum mit sicheren Schulwegen“ bei der Stadt eingereicht. Mit dieser Eingabe wurde der Stadtrat eingeladen, auf dem Abschnitt der St.Georgen-Strasse zwischen Mühlegg und der Einfahrt ins ehemalige Maestrani-Areal die Einführung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone zu prüfen. Das Anliegen für ein sicheres und lebenswertes Quartierzentrum wurde damals vom Stadtrat unterstützt. Das Tiefbauamt wurde beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei die mögliche Einführung einer Tieftempo-Zone auf dem erwähnten Strassenstück zu prüfen. Das Tiefbauamt hat als Sofortmassnahme im Frühjahr 2012 die Fahrbahn auf der St.Georgen-Strasse beidseitig mit 40 cm breiten, beigen Farbbändern optisch gestaltet. Diese Markierung wurde im Abschnitt Mühlegg bis Post St.Georgen angebracht. Mit dieser Massnahme soll der Verkehrsfluss harmonisiert und beruhigt werden. Gleichzeitig wurden auch die anderen Bodenmarkierungen erneuert.

Das Tiefbauamt und die Stadtpolizei haben die Zweck- und Verhältnismässigkeit einer Tempo-30-Zone auf der St.Georgen-Strasse mittels Gutachten geprüft und schlagen vor, diese versuchsweise einzuführen. Nach einem Versuchsjahr soll über die Tempo-30-Zone definitiv entschieden werden.

2 Fragen

2.1 Tempo 30-Zonen auf übergeordnetes Strassennetz

Werden nun auch auf dem übergeordneten Strassennetz Tempo-30-Zonen getestet, geplant und eingeführt?

Durch die Zonensignalisation wird angezeigt, dass die Fahrbahn nicht nur den motorisierten Verkehrsteilnehmenden, sondern auch anderen Anspruchsgruppen, insbesondere Kindern und Jugendlichen, u.a. für Freizeitaktivitäten zur Verfügung steht. Demgegenüber ist der Einbezug von verkehrsorientierten, mit überörtlichem Durchgangsverkehr belasteten Strassen in eine Tieftempo-Zone mit Blick auf den Charakter einer Tempo-30-Zone in der Regel nicht sachgerecht. Entsprechend sind übergeordnete Strassen nur zurückhaltend in die Tempo-30-Zone aufzunehmen.

Wie unter Ziff. 1.5 ausgeführt, befinden sich bereits heute einige Tempo-30-Zonen auf übergeordneten Strassen. Auf dem übergeordneten Strassennetz sind derzeit lediglich auf der



Wildeggsstrasse und der St.Georgen-Strasse (als Versuch) zusätzliche Tempo-30-Zonen vorgesehen. Beide Strassen sind nicht Bestandteil des Primärnetzes.

2.2 Verkehr St.Georgen – St.Gallen Ost

Auf welchen Strassen möchte der Stadtrat die Fahrzeuge in Zukunft kanalisieren? Wo soll der Verkehr von St.Georgen nach St.Gallen-Ost geführt werden?

Es ist verkehrspolitisch sinnvoll und auch im Richtplan entsprechend vorgesehen, das Verkehrsaufkommen möglichst auf das übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren. Dabei sollen die Verkehrsströme möglichst rasch von den untergeordneten Strassen auf die übergeordneten Strassen und dabei insbesondere auf die Autobahn und das Primärnetz geführt werden.

Durch die Schaffung der fraglichen Tempo-30-Zone „Wildeggsstrasse“ wird vom Kanalisierungsgedanken nicht Abstand genommen. Von St.Georgen soll der motorisierte Individualverkehr weiterhin über die Wildeggsstrasse nach St.Gallen-Ost verkehren; dies bei praktisch unveränderter Kapazität, jedoch mit etwas geringerer und damit quartierverträglicher Geschwindigkeit.

Mit der Realisierung einer Tempo-30-Zone auf der Wildeggsstrasse ist davon auszugehen, dass sich der Anteil des Durchgangsverkehrs (geringfügig) reduzieren könnte. Beim Durchgangsverkehr auf der Wildeggsstrasse handelt es sich primär um die Fahrbeziehungen ins Appenzellerland und das Quartier St.Georgen. Mit der Einführung von Tempo 30 werden diese Fahrbeziehungen für den Durchgangsverkehr nicht unterbrochen, sondern der Verkehr wird sich auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau bewegen und damit einen geringfügig höheren Zeitbedarf einkalkulieren müssen. Ein gewisser Anteil der Fahrzeuglenkerinnen und -lenker wird Tempo 30 als störende Beschränkung empfinden und auf Routen ausweichen, auf denen 50 km/h als Höchstgeschwindigkeit zulässig ist. Sollten Verlagerungen eintreten, wird der verlagerte Verkehr mit Ziel und Quelle Appenzellerland auf die Teufener Strasse und derjenige mit Ziel und Quelle St.Georgen auf die Gottfried-Keller-Strasse ausweichen. Die beiden erwähnten Strassen gehören ebenfalls zum übergeordneten Strassennetz. Auf der Teufener Strasse und der Gottfried-Keller-Strasse werden allfällige Verlagerungen voraussichtlich zu keiner spürbaren Verschlechterung der Verkehrsqualität führen. Der Mehrverkehr dürfte lediglich etwa im Rahmen der täglichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens liegen.



2.3 Fussgängerstreifen

Welche Gründe sprechen dafür, auf der kurzen Tempo-30-Strecke auf in der Wildeggsstrasse drei Fussgängerstreifen zu belassen oder zu vergrössern, während in der nur wenige Meter nebenan liegenden Felsenstrasse (Höhe Felsenbrücke) ein intensiv frequentierter (Schulweg, direkt neben Altersheim) Fussgängerstreifen aufgehoben wurde?

Die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen ist im Ausnahmefall zulässig, jedoch gibt es Ausnahmen: bei Schulen und Altersheimen gibt es einen gewissen Ermessensspielraum. Darauf basierend hat der Stadtrat entsprechende Grundsätze für die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen beschlossen. Gestützt auf diese Grundsätze werden die Fussgängerstreifen im Einzelnen beurteilt.

Die beiden Fussgängerstreifen über die Wildeggsstrasse beim Brunnenbergsteig und Dreilindengässlein liegen einerseits auf einem Schulweg und andererseits stellen sie einen wichtigen Bestandteil des Wegnetzes ins Naherholungsgebiet Dreilinden und zur östlichen Innenstadt mit Theater und Museen dar. Eine Untersuchung dieser beiden Übergänge durch Stadtpolizei und Tiefbauamt hat gezeigt, dass vor allem Kinder wegen ihrer geringen Körpergrösse erst sehr spät von Fahrzeuglenkenden erkannt werden können.

Der Fussgängerstreifen auf der Felsenstrasse in der Nähe des Alterszentrums am Schäflienberg wurde gestützt auf die Grundsätze der Anordnung von Fussgängerstreifen in Tieftempo-Zonen aufgehoben. Sollte das Quartier den Wunsch äussern, diesen Fussgängerstreifen wieder zu markieren, würde dieses Anliegen geprüft werden.

2.4 Rechtfertigung aus Sicherheitsüberlegungen

Wo ist die geforderte Sicherheitseinrichtung z.B. Schulhaus im Bereich der neuen Tempo-30-Zone auf der Wildeggsstrasse, welche das Tempo 30 rechtfertigt?

Die Wildeggsstrasse und das angrenzende Teilstück der St.Georgen-Strasse liegen im Einzugsgebiet der Schulhäuser Hebel in St.Georgen und Spelterini am Rande des Stadtzentrums. Je nach Auslastung dieser Schulhäuser werden die Kinder den entsprechenden Schulhäusern zugeteilt. Für den Schulweg bedeutet dies, dass die Schulkinder gezwungen sind, die Wildeggsstrasse zu überqueren. Der Kindergarten Dreilindenhang wird auch von Kindern nördlich der Wildeggsstrasse besucht. Diese Kinder im Vorschulalter müssen ebenfalls die Wildeggsstrasse überqueren. Die Analyse in Bezug auf besondere Schutzbedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden zeigt also, dass insbesondere für Kinder ein erhöhtes Schutzbedürfnis in der geplanten Tempo-30-Zone Wildeggsstrasse besteht.



2.5 Flächendeckende Tempo-30-Zonen?

Wie stellt sich der Stadtrat zu den Ansichten und Versuchen anderer Grossstädte, Tempo 30 faktisch flächendeckend einzuführen?

Die Ausgestaltung von Tempo-30-Zonen soll, sofern die bundesrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind, auf das untergeordnete Strassennetz der Wohnquartiere beschränkt bleiben. Auf übergeordneten Strassen sind Tieftempo-Zonen in der Regel, wie erwähnt, nicht zweckmässig. Dies ist jedoch im Einzelfall zu prüfen unter Berücksichtigung der Verkehrsmenge, der Alternativ- bzw. Umleitungsrouten, der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und des Nutzens einer Tieftempo-Zone.

Auf dem Primärnetz des übergeordneten Strassennetzes, d.h. den eigentlichen Hauptachsen (bspw. Zürcher Strasse, Langgasse, Rorschacher Strasse, Teufener Strasse oder Fürstenlandstrasse), sind aus verkehrsplanerischen Gründen Tieftempo-Zonen nicht vorgesehen. Zudem wird auf Kantonsstrassen Tempo 30 vom Kanton als Strasseneigentümer abgelehnt.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation vom 1. April 2014

