

Konzept Temporegime Stadt St.Gallen

Medienorientierung
St.Gallen, 12. Oktober 2022

Agenda

- **Begrüssung** mit Regierungsrätin Susanne Hartmann
- **Einführung: Warum braucht es ein Konzept Temporegime St.Gallen?** mit Regierungsrätin Susanne Hartmann
- **Vorgehen und Inhalt Konzept** mit Kantonsingenieur Marcel John
- **Umsetzung Konzept** mit Stadtingenieur Beat Rietmann
- **Würdigung aus Sicht der Stadt** mit Stadtrat Markus Buschor
- **Ausblick** mit Stadtrat Markus Buschor
- **Fragerunde und Verabschiedung** mit Regierungsrätin Susanne Hartmann

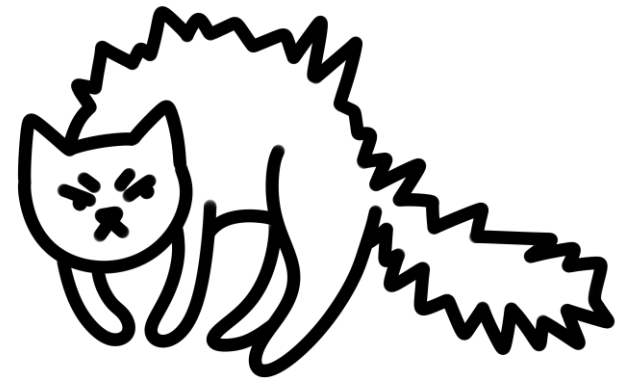
Verkehr verursacht Lärm



Zu viel Lärm schadet der Gesundheit und kostet

Jährliche Kosten in der Schadenskategorie Lärm (ganze Schweiz):

- Alle Verkehrsträger: 2,83 Mia. Fr.
- Davon Strasse: 2,28 Mia. Fr.



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (2022), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2019.

Bevölkerung vor dem Strassenlärm schützen

Lärmschutzverordnung (LSV)

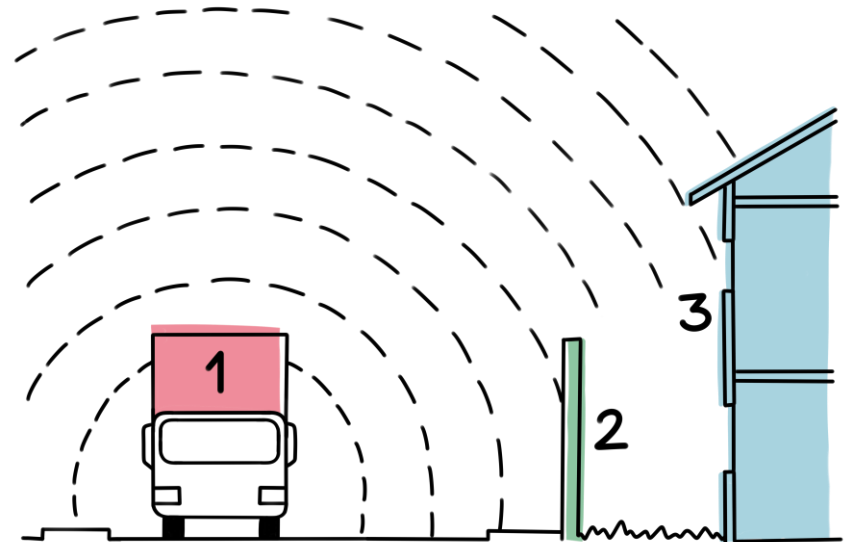
Sanierungspflicht: Diese Pflicht gilt für alle Eigentümer*innen von Strassen, in denen der Verkehr Lärmgrenzwerte überschreitet. Reihenfolge beim Prüfen bzw. Umsetzen von Lärmschutzmassnahmen:

1. Massnahmen «an der Quelle». Beispiele dafür sind etwa Anpassungen an Fahrzeugen oder Belägen sowie die Reduktion von Verkehr oder Geschwindigkeit.
2. Massnahmen am «Ausbreitungsweg», also etwa mit dem Bau von Lärmschutzwänden.
3. Ersatzmassnahmen am Gebäude, beispielsweise mit schalldämpfenden Fenstern.

Lärm an der Quelle reduzieren

Mögliche Lärmschutz-Massnahmen

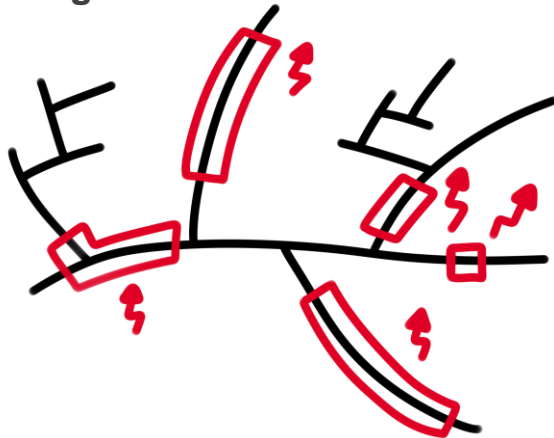
1. An der Quelle: Fahrzeug, Beläge, Verkehrsmenge, Geschwindigkeit
2. Auf dem Ausbreitungsweg: z.B. Lärmschutzwände
3. Ersatzmassnahmen am Gebäude



Es braucht eine Gesamtansicht

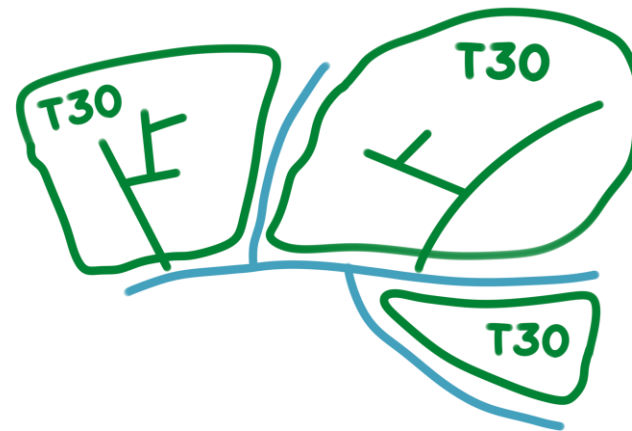
Sicht Lärmschutz

Objekt-/Streckenbezogene
Betrachtung



Sicht Verkehrsplanung

Flächige Betrachtungsweise



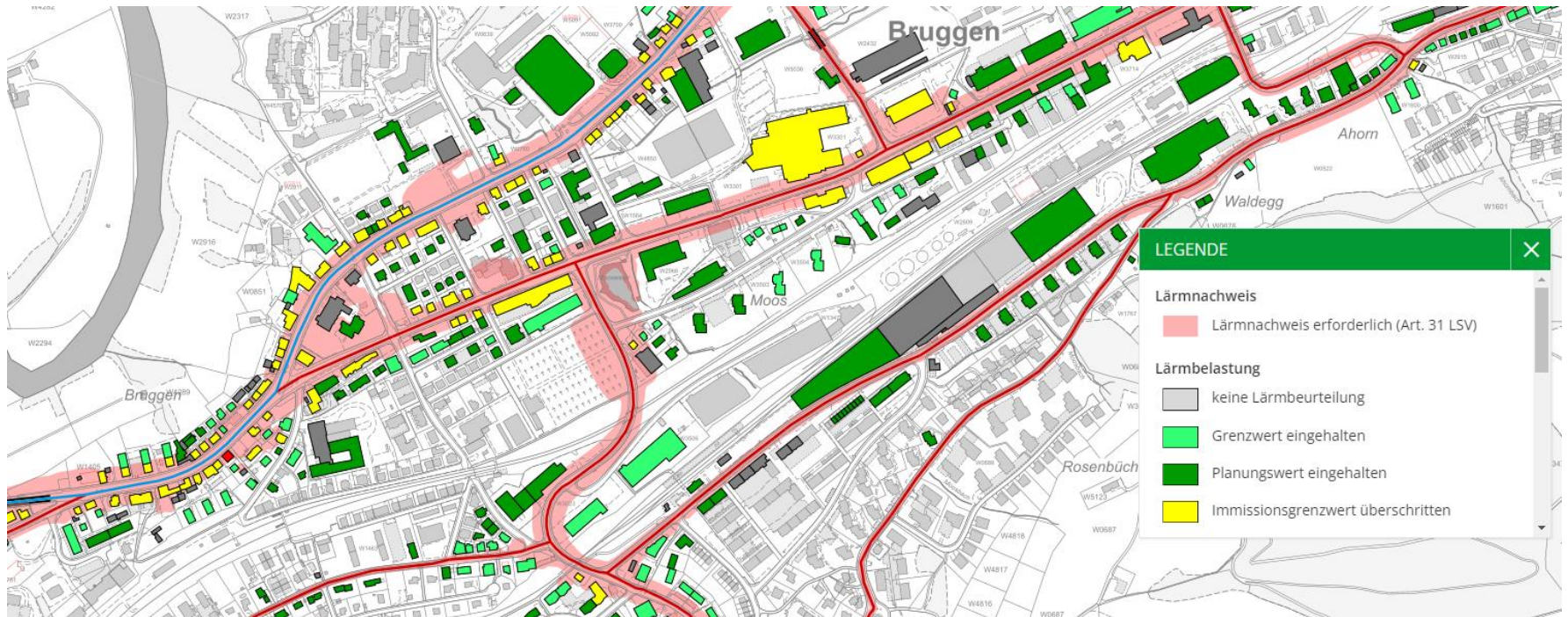
Konzept Temporegime

- Gesamtbeurteilung
- Netzbetrachtung

Vorgehen und Inhalte Konzept

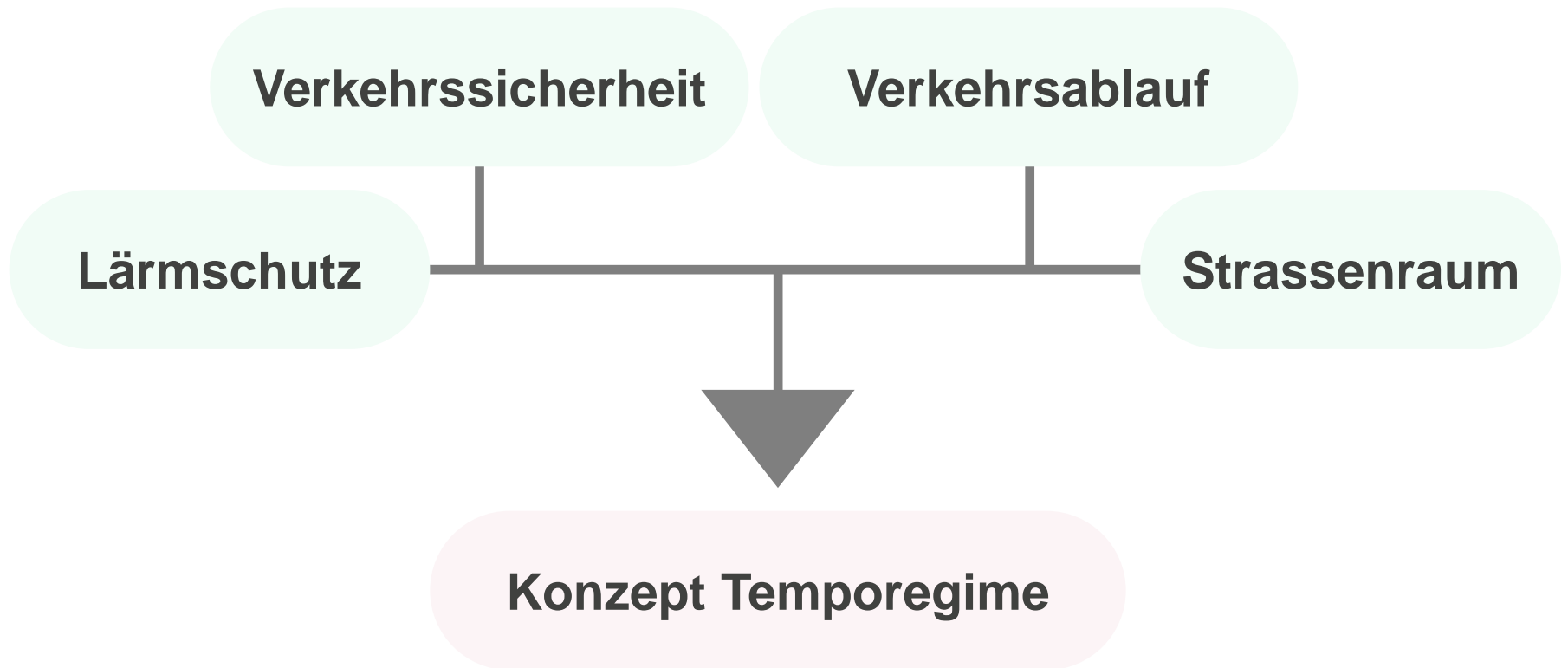
Kantonsingenieur Marcel John

Lärmbelastungskataster



- Grundlage für die Erarbeitung des Konzepts
- Lärmbelastungskataster zeigt auf, wo die Grenzwerte überschritten sind

Diverse Aspekte fliessen in die Beurteilung ein



Spannungsfelder

- **Gefahrenere Geschwindigkeiten ↔ Lärmwirkung**
- **Tag ↔ Nacht**
- **Lärmschutz ↔ öV**

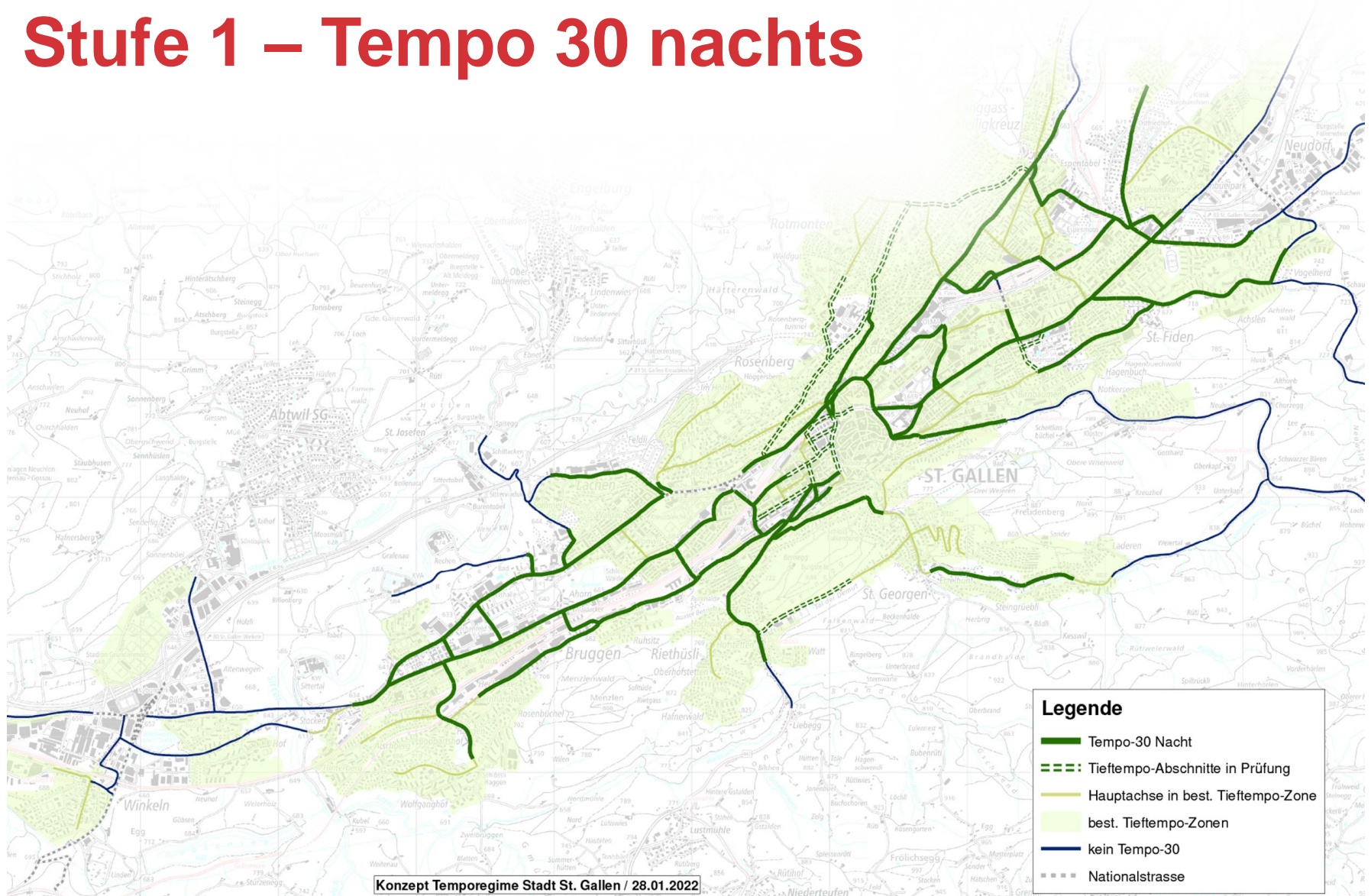


Unterer Graben: geringe gefahrene Geschwindigkeiten und somit geringe Lärmwirkung: Temporeduktion aus Lärmsicht nicht begründbar

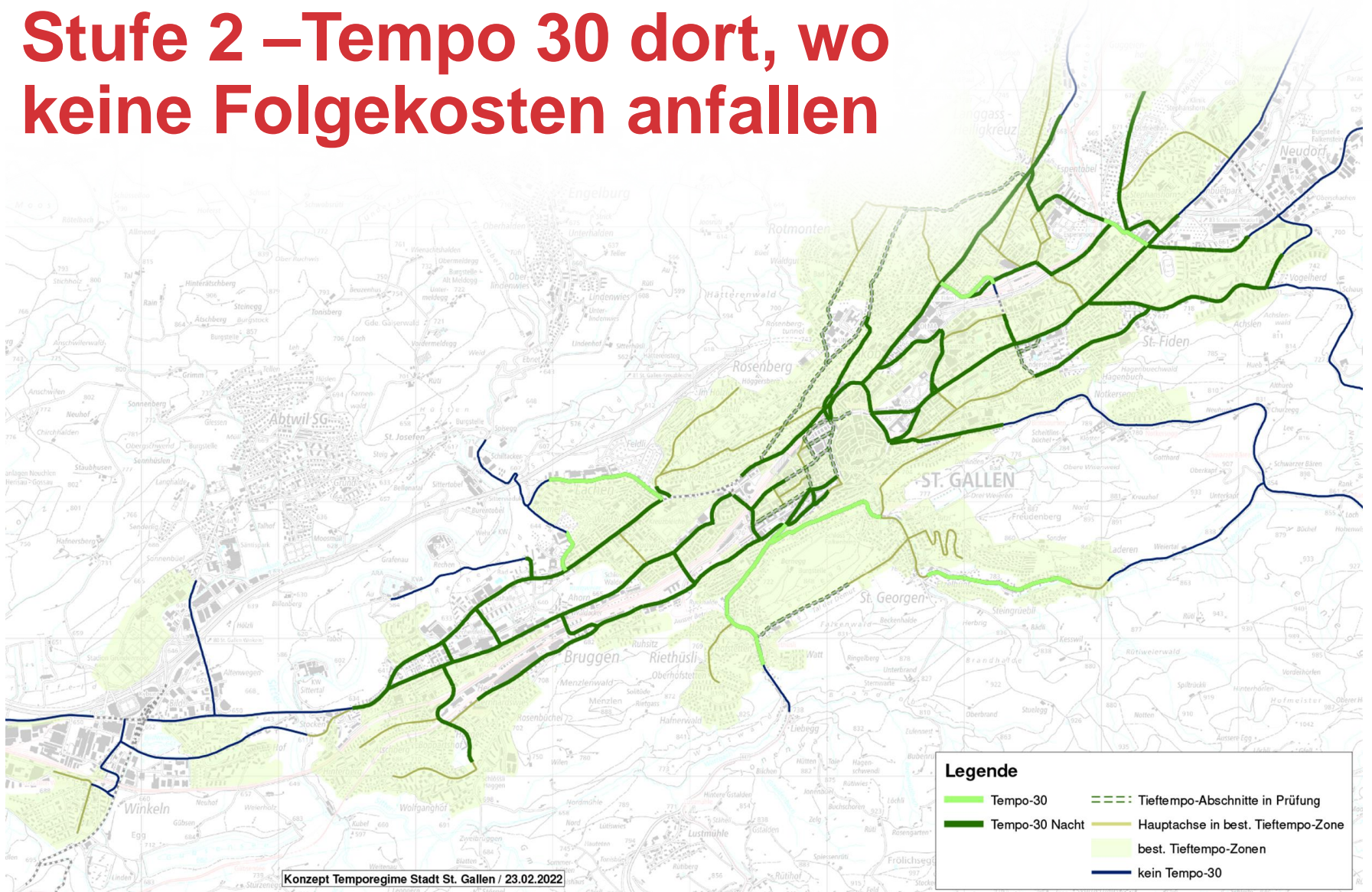


Rorschacher Strasse: hohe Lärmwirkung, viele öV-Kurse: Fahrzeitverluste beachten

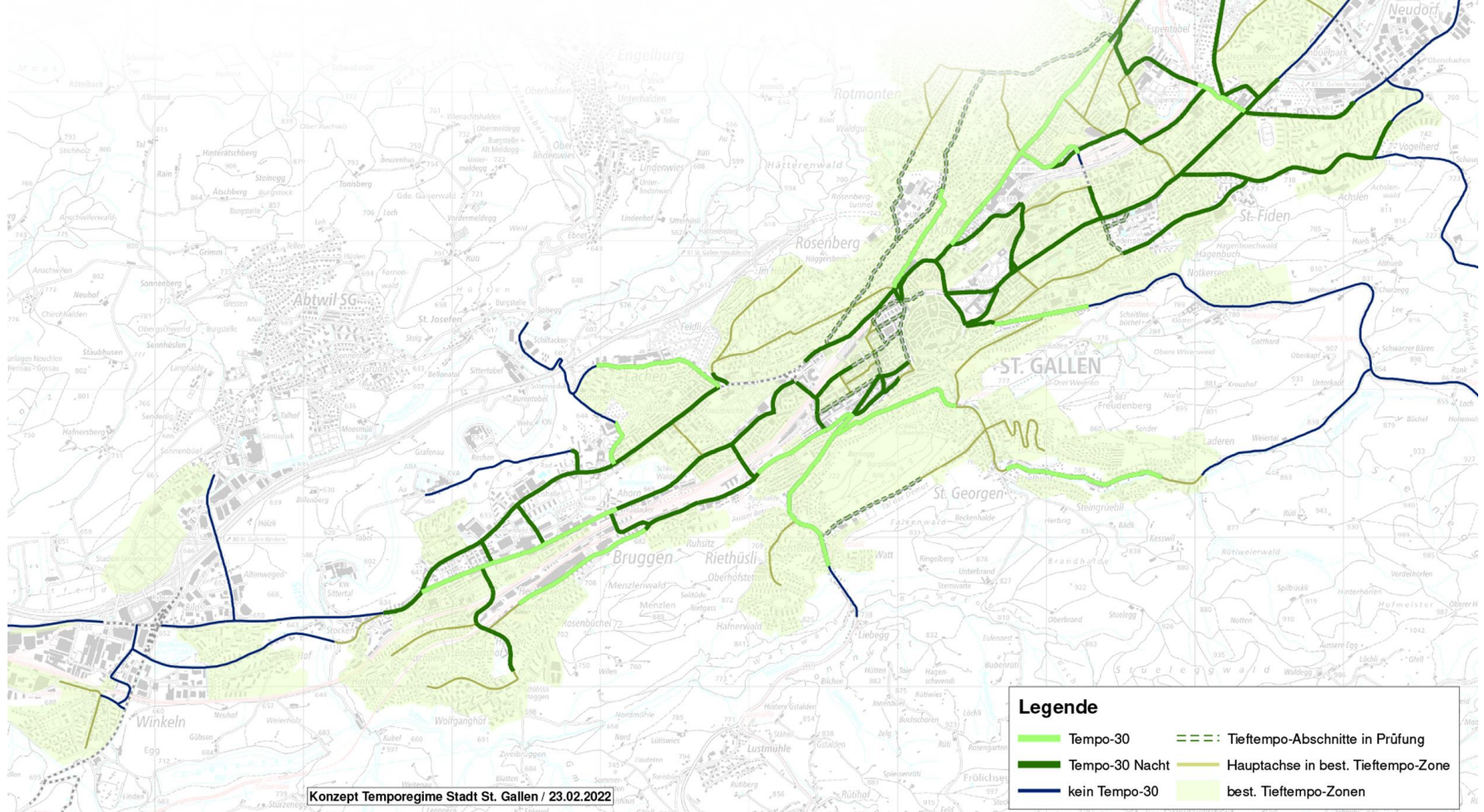
Stufe 1 – Tempo 30 nachts



Stufe 2 – Tempo 30 dort, wo keine Folgekosten anfallen



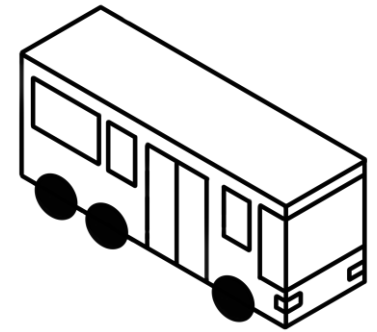
Stufe 3 – Strassen mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis



Stufe 4 – Tempo 30 auch auf der Zürcher- und Rorschacher Strasse



Auswirkungen auf öV



- **Keine Zusatzkosten bei Stufen 1 und 2**
- **Zusatzkosten im Betrieb mit Stufen 3 und 4 rund 1.1 Mio. Fr. pro Jahr**
- **öV-Mehrkosten lassen sich nicht sauber nach Ursache (Betriebsstabilität, Angebotsausbau oder Fahrzeitverluste infolge T30) differenzieren**
- **Die etappierte Umsetzung trägt diesem Aspekt Rechnung: Die Zusatzkosten fallen erst ab Stufe 3 an**
- **öV profitiert indirekt von T30: ermöglicht Aufwertung der Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr (Zugänglichkeit Haltestellen)**

Umsetzung Konzept

Stadtingenieur Beat Rietmann

Verkehrsregime

Tempo-30-Zone

- Rechtsvortritt
- Keine Fussgängerstreifen
- Bauliche Massnahmen
- Einbezug Hauptstrassen ohne bauliche Massnahmen möglich
- Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen massgebend
- Gutachten notwendig

Tempo-30-Strecken

- Nur Signalisation
- Keine baulichen Massnahmen
- Zeitliche Einschränkung möglich
- Art. 108 Signalisationsverordnung massgebend
- Gutachten notwendig



Verkehrsgutachten

- T30 nachts: Ein einziges Verkehrsgutachten über das ganze Einführungsgebiet
- T30 permanent: Gutachten für einzelne Streckenabschnitte



T30 nachts Höschgasse, Zürich

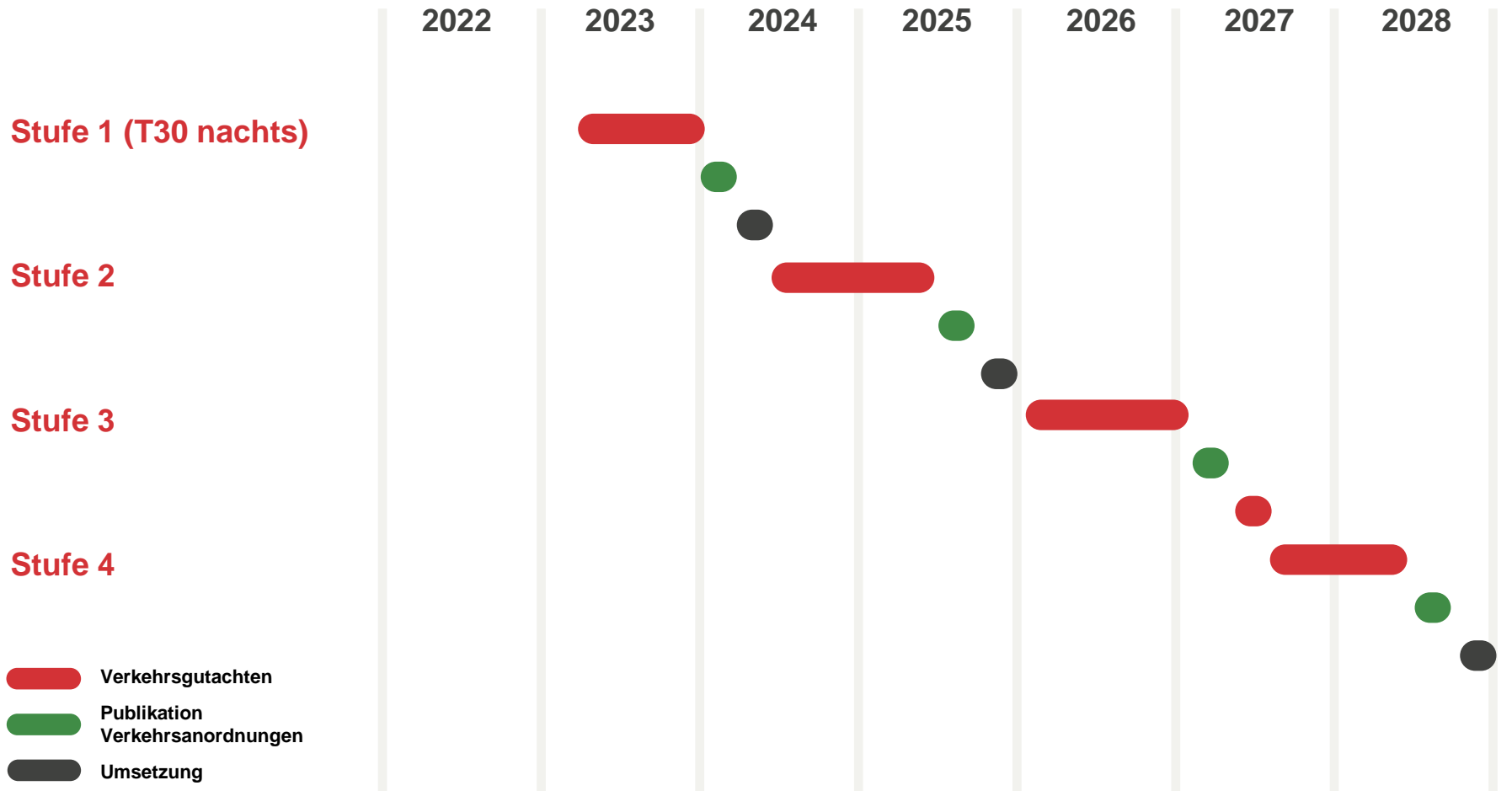


T30 Rämistrasse (Hauptverkehrsstrasse), Zürich

Ablauf Umsetzung

- 1. Erstellung Verkehrsgutachten zur Herabsetzung der Geschwindigkeit (Art. 108 Signalisationsverordnung)**
Nachweis von:
 - **Notwendigkeit**
 - **Zweckmässigkeit**
 - **Verhältnismässigkeit**
- 2. Publikation Verkehrsanordnung**
- 3. Umsetzung (Markierung, Signalisation)**

Terminplan Umsetzungsphase



(vorbehältlich Rechtsmittelverfahren)

Würdigung aus Sicht der Stadt

Stadtrat Markus Buschor,
Direktion Planung und Bau

Stadttempo – weniger Tempo, weniger Lärm

- **Stadt St.Gallen bekennt sich seit Jahren zu Tieftempogebieten**
 - Richtplan, Mobilitätskonzept 2040, Energiekonzept 2050 (Roadmap Null-Tonnen CO₂), stadträumliche Strategien
- **Ziel: flächendeckende Einführung Tempo 30 resp. Begegnungszonen auf Quartierstrassen**
 - **Derzeit (Sept. 2022) 74 Tempo-30-Abschnitte und 19 Begegnungszonen in der Stadt St.Gallen**
- **Prüfung «Tieftempo auf Hauptachsen» im Zusammenhang Lärmschutz**

Städtische Sicht

- **Stadtbevölkerung will mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität auch entlang der Hauptstrassen.**
- **Temporeduktionen stellen eine kostengünstige Lösung dar, um die Bewohnerinnen und Bewohner vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen.**
- **Die Stadtbevölkerung wünscht vermehrt auch Begegnungszonen auf Quartierstrassen.**
- **Daher erarbeitet Stadt ein separates, aber koordiniertes Tieftempo-Konzept auf untergeordneten Strassen.**

Fazit

- Die Massnahmen folgen den gesetzlichen Vorgaben des Bundes und setzen diese um
- Die Einführung von Tempo 30 erfolgt differenziert nach fachlich fundierten Kriterien
- Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt gestaffelt
- Die Umsetzung kostet, aber sie bringt auch viel

Pragmatische Umsetzung bringt raschen Nutzen

- Konzept bringt bereits in der ersten Stufe während den lärmsensiblen Nachtstunden einen grossen Nutzen mit überschaubaren Kosten
- Tempo-30 in der Nacht: rund 14'000 Personen profitieren (18 Prozent der Stadtbevölkerung)



T30 nachts in Lausanne.
Quelle: Bericht «Tempo 30
auf Hauptverkehrsstrassen –
Einsatzgrenzen und
Umsetzung», UVEK, 2019

Ausblick

- **September 2022:** Beschlüsse Regierung und Stadtrat: Kenntnissnahme Bericht für Vernehmlassung Verbände und Parteien
- **11./12. Oktober 2022:** Medienkonferenz zur Einleitung Vernehmlassung, Infoveranstaltung Interessengruppen und Parteien
- **Nov./Dez. 2022:** Vernehmlassung inkl. Auswertung
- **Januar 2023:** Fertigstellung Konzept «Hauptachsen»
- **Februar 2023:** Fertigstellung Gesamtkonzept («Hauptachsen» und «untergeordnete Strassen»)
- **März 2023:** Beschlüsse Regierung und Stadtrat: Genehmigung Konzept

Webseite liefert Informationen

www.stadttempo.ch

stadt
tempo



Strassenverkehr verursacht Lärm und schadet damit unserer Gesundheit. Dem wollen wir mit verschiedenen Massnahmen in der Stadt St.Gallen entgegenwirken. Für mehr Ruhe und Lebensqualität in unseren Quartieren.

Ein sehr wirksames Mittel gegen Strassenlärm sind Temporeduktionen. Doch wann und auf welchen Strassen ist dies sinnvoll? Und welche Auswirkungen hat Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr?

Mit «Stadttempo» liegt ein Konzept vor, das auf dem gesamten städtischen Strassennetz aufzeigt, wo welche Temporeduktionen umgesetzt werden.

Weniger Lärm
in St.Gallen