



Stadtparlament: Einfache Anfragen

Einfache Anfrage Susanne Schmid-Keller: Warum sollen Strassen durch Wohnquartiere ein Sicherheitsrisiko bleiben? – Tempo 30 auch für Busse; Beantwortung

Am 18. Januar 2011 reichte Susanne Schmid die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Warum sollen Strassen durch Wohnquartiere ein Sicherheitsrisiko bleiben? – Tempo 30 auch für Busse" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

1 Ausgangslage

Der Stadtrat hat am 1. März 1994 beschlossen, gemäss dem Tief-Tempo-Konzept des Massnahmenplanes Luftreinhaltung des Kantons St.Gallen Tempo-30-Zonen etappenweise einzuführen. Bis heute wurden in 46 Gebieten Tempo-30-Zonen eingeführt.¹ Für weitere Gebiete liegen entsprechende Begehren vor.

Die Einführung der Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren führt in der Regel zu mehr Wohnqualität. Als Folge des reduzierten Geschwindigkeitsniveaus verbessert sich zudem die Strassenverkehrssicherheit. Durch die Einführung einer Tempo-30-Zone wird die Funktion des Strassenraums verändert. Grundsätzlich dürfen fahrzeugähnliche Geräte wie Rollschuhe, Inline-Skates, Trottinette oder Kinderräder nur auf dem Trottoir benutzt werden. In Tempo-30-Zonen dürfen diese Geräte demgegenüber ohne weiteres auf der Fahrbahn verwendet werden, selbst wenn ein Trottoir vorhanden ist. Die Fahrbahn steht nicht nur den motorisierten Verkehrsteilnehmenden, sondern insbesondere auch Kindern und Jugendlichen für Frei-

¹ Eine Planansicht der bereits realisierten Tempo-30-Zonen findet sich unter http://www.stadt.sg.ch/home/soziales_und_sicherheit/stadtpolizei/verkehr/tempo_30_zonen.Par.0005.DownloadListPar.0005.File.tmp/T30_Uebersicht_101223.pdf.



zeitaktivitäten zur Verfügung. Dabei gilt grundsätzlich Rechtsvortritt. Eine davon abweichende Regelung ist nur dann zulässig, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert. Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist nur in bestimmten Fällen zulässig. Durch das niedrigere Geschwindigkeitsniveau im Quartier wird den Schutzbedürfnissen der Fussgänger/innen trotz fehlender Fussgängerstreifen angemessen Rechnung getragen. Wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger/innen dies erfordern, beispielsweise bei Schulen und Heimen, werden Fussgängerstreifen jedoch geprüft.

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche besteht hinsichtlich Tieftempo-Zonen ein Spannungsfeld zwischen den Interessen der Anwohnerschaft (Aufenthaltsqualität im Quartier, Geschwindigkeitsreduktion, flächige Querung für Fussgängerinnen und Fussgänger), den Anforderungen des Öffentlichen Verkehrs (Fahrplansicherheit, Fahrkomfort) und den Wünschen nach gesicherten Fussgängerübergängen.

2 Zu den einzelnen Fragen:

1. Wo führen heute bereits Buslinien durch eine Tempo-30-Zone?

Auf folgenden, weitestgehend untergeordneten Strassen führen Linien der VBSG heute durch Tempo-30-Zonen:

- Bruggwaldstrasse, Abschnitt Langgasse – Abacus-Platz (Linie 12)
- Dufourstrasse; Abschnitt Schorenstrasse – Winkelriedstrasse (Linie 6)
- Guisanstrasse; Abschnitt Waldgutstrasse – Sonnenhaldenstrasse (Linien 5 und 9)
- Heimatstrasse; Abschnitt Kolumbanstrasse – Bachstrasse (Linie 9)
- Herisauer Strasse, Abschnitt Wendeplatz – Kreuzbühlstrasse (Linie 1)
- Hinterberg; Abschnitt Lehnstrasse – Hinterberg (Linie 2)
- Kesselhaldenstrasse, Abschnitt Kesselhaldenstrasse 59 – Wendeplatz (Linie 4)
- Kolumbanstrasse; Abschnitt Heimatstrasse – Storchenstrasse (Linie 9 und 12)
- Lehnstrasse; Abschnitt Hinterberg – Haggenstrasse (Linie 2)
- Lindenstrasse / Werkstrasse, Abschnitt Steinachstrasse – Lindentalstrasse (Linie 12)
- Oberhofstettenstrasse / Solitüdenstrasse.; Abschnitt Wendeplatz – Teufener Strasse (Linie 10)
- Schorenstrasse; Abschnitte Dufourstrasse - Schorenstrasse 10 und Schorenstrasse 32 – 50 (Linie 6)
- Seeblickstrasse / Ludwigstrasse / Holzstrasse; Abschnitt Guisanstrasse - Sonnenhaldenstrasse (Linien 5 und 9)
- St.Georgenstrasse; Abschnitt Gallusstrasse – Moosbruggstrasse (Linie 12)
- Storchenstrasse; Abschnitt Langgasse – Kolumbanstrasse (Linien 9 und 12)
- Wolfgangstrasse; Abschnitt Wendeplatz – Haggenstrasse (Linie 4 und 8)
- Zilstrasse; Abschnitt Zilstrasse 70 – Wendeplatz (Linie 1)
- Zwinglistrasse; Abschnitt Distelistrasse – Blumenbergplatz (Linien 6 und 9)



Zudem verkehrt die VBSG-Linie 12 ab Dezember 2011 auf der Wassergasse / Gallusstrasse / St.Georgenstrasse (Abschnitt Einstein - Moosbruggstrasse) durch eine Begegnungszone.

2. Welches sind die Erfahrungen mit Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren?

Grundsätzlich sind die Erfahrungen positiv – die Ziele hinsichtlich Verkehrssicherheit und Wohnqualität (Lärm, Verkehrsmenge) konnten jeweils erreicht werden. Damit die angestrebte Verkehrsberuhigung bzw. das notwendige Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann, muss der Strassenraum einer Tieftempozone entsprechend gestaltet werden. Auf untergeordneten Strassen und bei geringen Frequenzen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist die Realisierung von Tempo-30-Zonen in der Regel unproblematisch. Kritisch wird es in Abschnitten, welche stark durch Busse der VBSG befahren werden. Der Fahrtablauf der breiten und langen Busse wird durch die Gestaltung der Tieftempozonen – insbesondere etwa von versetzten Parkfeldern – stark beeinträchtigt. Durch die dichte Taktung der Fahrpläne können bereits geringfügige Zeitverluste zu lästigen Verspätungen führen, was zum einen die Attraktivität des ÖV reduziert und zum anderen zu grösseren finanziellen Aufwendungen für den Öffentlichen Verkehr führen kann.

Eine Beeinträchtigung der Fahrgastsicherheit und des Komforts erfolgt auch durch den Rechtsvortritt: Busse werden zu Bremsmanövern gezwungen, die für die (stehenden) Fahrgäste gefährlich und lästig sind.

Entsprechend ist die Einführung von Tieftempozonen aus verkehrlicher Sicht auf Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen oder auf Abschnitten, bei welchen grössere ÖV-Zeitverluste oder ÖV-Komforteinbussen zu erwarten sind, als kritisch oder sogar unzulässig zu beurteilen. Sofern ein ausgewiesenes Bedürfnis für eine Aufwertung der Gebiete durch die Schaffung einer Tieftempozone besteht, werden diese Abschnitte von den Verkehrsfachleuten dennoch im Detail analysiert.

3. In Tempo-30-Zonen sollte es keine Fussgängerstreifen geben und es gilt der strikte Rechtsvortritt. Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, diese Regime den Bedürfnissen von Bussen anzupassen, ohne dabei das Hauptziel (verbesserte Sicherheit) zu vernachlässigen?

Neben der Sicherheit der querenden Fussgänger/innen ist bei allen Überlegungen auch die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer/innen, insbesondere auch der Fahrgäste in den Bussen zu berücksichtigen.

Sofern dies für den Verkehrsablauf notwendig ist, könnte auf den Rechtsvortritt und auf die versetzten Parkplätze verzichtet werden. Allerdings besteht dann die Gefahr, dass das für Tempo-30-Zonen notwendige Geschwindigkeitsniveau nicht mehr erreicht wird. In diesen



Fällen sind flankierend intensivierete Geschwindigkeitskontrollen notwendig (vgl. Antwort zu Frage 4).

4. Wie beurteilt der Stadtrat die Massnahme, bei Nichteinhaltung der Tempo-30-Beschränkung vermehrt auf Geschwindigkeitskontrollen zu setzen?

Der Stadtrat hat im Rahmen der Beantwortung der Einfachen Anfrage „Wie gewährleistet St.Gallen die Effektivität seiner Verkehrskontrollen?“² die geltenden Grundsätze der Verkehrskontrollen skizziert. Bereits heute werden in Tempo-30-Zonen regelmässig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Einfache Anfrage vom 18. Januar 2011

² Vorlage Nr. 2906 vom 1. März 2011.

