

Konzept zur Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren

Mehr Sicherheit!
Mehr Ruhe!
Mehr Lebensqualität!



Inhaltsverzeichnis

1.	GRUNDLAGEN	3
1.1	Auszug aus den gesetzlichen Bestimmungen	4
1.2	Weitere Grundlagen	5
1.3	Richtplan Flawil und Verkehrs- und Verkehrsraumkonzept	5
1.4	Links	5
2.	ZUSAMMENFASSUNG UND AUFTRAG	6
2.1	Planungsanlass	7
3.	RAHMENBEDINGUNGEN	8
3.1	Ausgangslage	8
3.2	Begründungen für die Einführung von Tempo-30-Zonen	8
3.3	Fazit	8
3.4	Rahmenbedingungen für Tempo-30-Zonen	9
3.5	Öffentliche Auflage Baugesuch und Signalisation	10
3.6	Nachkontrolle und Nachbesserungen	10
3.7	Festlegung der konkreten Massnahmen	11
3.8	Andere Massnahmen als Tempo-30-Zone	11
4.	VORGEHEN BEI ANTRAG AUS WOHNQUARTIER	11
4.1	Was ist ein Quartier?	11
4.2	Anforderungen an Antrag aus Siedlungsgebiet	12
4.2.1	Personenkreis / Verwendung Formulare	12
4.2.2	Begründung des Antrages	12
4.2.3	Unterschriften	13
4.2.4	Ablaufschema	12
5.	KOMMUNIKATION UND TERMINPLAN	14
5.1	Kommunikation	14
5.2	Terminplan	14
6.	ANHANG	15
6.1	Checkliste für Antrag auf eine Tempo-30-Zone	15
7.	GENEHMIGUNGSVERMERKE	17

1. GRUNDLAGEN

Rechtliche Grundlagen

- Strassenverkehrsgesetz (abgekürzt SVG) vom 19. Dezember 1958 (Stand 21. Dezember 2004)
- Signalisationsverordnung (abgekürzt SSV) vom 5. September 1979 (Stand 13. September 2005)
- Strassengesetz (StrG)
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (Stand am 22. Januar 2002)

Die Einführung von Tempo-30-Zonen basiert auf folgenden rechtlichen Bestimmungen:

- Strassenverkehrsgesetz [SVG] – (SR 741.01)
- Strassensignalisationsverordnung [SSV] – (SR 741.21)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 28. September 2001 (SR 741.213.3)
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, UVEK vom 19. März 2002
- VSS-Norm SN 640 851 / Besondere Markierungen vom Juni 2002

In der Signalisationsverordnung des Bundes (SSV) Art. 22a ist die Tempo 30-Zone wie folgt umschrieben: Das Signal "Tempo 30-Zone" kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo 30-Zone sind in der SSV wie folgt definiert:

- Die Zonensignalisation (Tempo 30) ist nur auf Innerortsstrassen zulässig.
- Die Einführung der Zone ist nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig.
- Die Einbindung einer Hauptstrasse ist ausnahmsweise bei besonderen Verhältnissen möglich.
- Das Signal "Tempo 30-Zone" kennzeichnet Strassen in Quartieren und Siedlungsbereichen, auf denen besonders rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30km/h.

Gemäss Verordnung über die Tempo 30-Zone und die Begegnungszone (Stand 1. Januar 2002) sind in einem Gutachten folgende Punkte aufzuzeigen:

- Umschreibung der Ziele einer T30.
- Übersichtsplan mit der Hierarchie der Strassen in der Ortschaft
- Beurteilung der Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge zu deren Behebung
- Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (Messungen)
- Angaben zu bestehenden und angestrebten Qualitäten als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum einschliesslich Nutzungsansprüche.
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahmen auf die ganze Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen.
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Bei der Ausführung von Tempo 30-Zonen sind zudem folgende Punkte zu beachten:

- In der Regel gilt Rechtsvortritt. Abweichende Regelungen sind nur dann möglich, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.
- Die Anordnung von Fussgängerstreifen kann nur in Ausnahmefällen angebracht werden, wenn besondere Verkehrsbedürfnisse für Fussgänger es erfordern.
- Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein (Torwirkung).
- Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselementen.
- Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr zu überprüfen.

Im Weiteren hat die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) am 30. Oktober 2006 unter Berücksichtigung des Bundesgerichtsurteils vom 13. Juli 2006 zur Tempo-30-Zone im Quartier Kesselhalden in St.Gallen eine aktualisierte Empfehlung herausgegeben. Die bfu fördert Tempo 30 auf Quartierstrassen, weil damit Sicherheit und Wohnqualität verbessert werden. Diese Ziele werden erreicht durch:

- Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten;
- Verminderung des Durchgangsverkehrs;
- Senkung von Abgas und Lärmemissionen.

Im entsprechenden Merkblatt empfiehlt die bfu zudem eine möglichst flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen auf allen Quartierstrassen, weil dadurch Tempo 30 gut verständlich und nachvollziehbar wird.

1.1 Auszug aus den gesetzlichen Bestimmungen

Art. 32 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Art. 108 Abs. 2 und 4 Signalisationsverordnung (SSV)

Abs. 2: 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.

Abs. 4: Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig ist (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

1.2 Weitere Grundlagen

- Gutachten zur Einführung von Tempo-30-Zonen des Planungsbüros Strittmatter Partner AG, St.Gallen
- bfu-Empfehlung Tempo-30-Zonen vom 30. Oktober 2006
- Verkehrs- und Verkehrsraumkonzept Gemeinde Flawil
- Richtplan der Gemeinde Flawil
- Umweltschutz 4/1998 des BUWAL / Mehr Lebensqualität in Tempo-30-Zonen
- Strassengesetz des Kantons St.Gallen und Verordnungen
- Die Gestaltung des Strassenraumes hat gemäss Normenwerk des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), namentlich nach den Normen SN 640'211 bis 640'213

1.3. Richtplan Flawil und Verkehrs- und Verkehrsraumkonzept

Die detaillierten thematischen Anforderungen an den Strassenraum sind im kommunalen Richtplan in den entsprechenden Objektblättern und dem Verkehrs- und Verkehrsraumkonzept 2003 festgehalten.

Objektblatt V 1.6.2.

Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraumes, auch übergeordneter Strassen, zum Aufenthalts- und Kommunikationsbereich unter Bevorzugung des Langsamverkehrs.

Objektblatt V 1.7

Einmündungsbereiche mit einer unklaren, die Verkehrssicherheit einschränkenden Gestaltung sind zu sanieren.

Objektblatt V 2

Die Vorteile des Langsamverkehrs sollen optimal genutzt werden. Dabei soll er grundsätzlich gestärkt werden und innerörtliche Bereiche von motorisiertem Verkehr entlasten.

1.4 Links

www.flawil.ch
www.admin.ch
www.tempo30.ch
www.bfu.ch
www.tcs.ch / Zonen unter der Lupe

2. ZUSAMMENFASSUNG UND AUFTRAG

Der Gemeinderat Flawil hat in seinem Legislaturprogramm für die Jahre 2013-2016 unter anderem folgendes Ziel formuliert:

Flawil - sicher und geborgen

Nr. 4.1. Im Rahmen des Verkehrskonzepts wird die Schulwegsicherung, der Lärmschutz und der Langsamverkehr verbessert und die Personensicherheit gesteigert.

Die Gemeinde Flawil hat in ihrem Verkehrs- und Verkehrsraumkonzept 2003 festgehalten, dass in den Wohngebieten eine Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h angestrebt werden soll. Dies gilt im Prinzip auch für Nebenstrassen. Projektierungsgeschwindigkeit 30 bedeutet nicht, dass eine Tempo-30-Zone signalisiert werden muss, sondern es ist die in den Wohngebieten angestrebte Geschwindigkeit. Es bedeutet, dass auf Abschnitten, an denen zu schnell gefahren wird und gefährliche Situationen entstehen können, bauliche Massnahmen zur Einhaltung der Zielgeschwindigkeit angeordnet werden können. Eine weitere Massnahme zur Erreichung des Zieles kann die Signalisation einer Tempo-30-Zone sein.

Aus den Zielen gemäss Ziffer 2.1 des Verkehrskonzepts folgt, dass öffentliche Räume aufgewertet werden sollen. Strassenräume sollen integral gestaltet, die Trennwirkung der Strassen gemindert werden. Bei Massnahmen ist auf die Identität bestehender Strassenräume zu achten. Der Bezug zur Gestaltung hat auch das Ziel, die Aufenthaltsqualität für Fussgänger/-innen zu fördern, respektive einen ökonomischen Bodenverbrauch anzustreben.

Strassenräume sind wichtige öffentliche Räume in einer Gemeinde und Teil der Visitenkarte eines Dorfes. Gut gestaltete Strassenräume fördern die Identifikation der Bewohner/-innen mit ihrer Gemeinde und viele Ziele in der Verkehrsplanung können mit einer guten Gestaltung der Strassenräume besser erreicht werden. Verkehrsberuhigte Strassenräume und Plätze sind wichtige Aufenthaltsräume.

Grün im Strassenraum verbessert das Mikroklima durch Staubbindung und Beschattung. Eine gute Gestaltung der Strassenräume und Fussgängerbereiche gewährleistet eine hohe Qualität für alle Nutzenden. Strassenräume sollen wo immer möglich eine hohe Aufenthaltsqualität und attraktive Velo- und Fussgängerverbindungen, in Koexistenz mit dem motorisierten Verkehr.

Einzelbäume, Alleen, Rabatten und Vorgärten entlang den Strassen prägen die Dorflandschaft sowie die Gestaltung und Identität der einzelnen Quartiere. Sie fördern das Wohlbefinden im Dorf und verbessern das Mikroklima. Die Strassenbäume haben gute Wachstumsbedingungen und sind gesund.

2.1 Planungsanlass

In Zukunft werden zahlreiche Strassenflächen in Flawil, insbesondere in den Wohngebieten der 60er-/70er-Jahre des letzten Jahrhunderts, zur Sanierung anstehen. In diesem Zusammenhang soll nebst der Sanierung auch eine gestalterische Aufwertung, allfällig in Kooperation mit der Einführung einer Tempo-30-Zone, erfolgen. Um hier entsprechend reagieren zu können, ist geplant, im Vorfeld ein „Konzept zur Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten“ zu erstellen. Damit wird die konzeptionelle Basis zur Umsetzung der entsprechenden Richtplaninhalte durch die Gemeinde angestrebt.

Im Richtplan der Gemeinde aus dem Jahre 2009 ist im Objektblatt V 1.6.1. das Ziel festgelegt, in allen Wohnquartieren Tempo 30-Zonen einzurichten. Durch ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau kann die Verkehrssicherheit erhöht, die Lärmimmissionen vermindert und die Aufenthaltsqualität in den Wohnquartieren aufgewertet werden. Um eine genügende Akzeptanz von solchen Massnahmen zu erhalten, ist eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit in allen Quartieren nötig. Das mit Tempo 30-Zonen verfolgte Hauptziel, die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus, dient direkt der Verkehrssicherheit.

Am 9. Oktober 2013 ist dem Gemeinderat eine Petition zum Thema „Sichere Strassen für alle durch Tempo 30-Zonen“ eingereicht worden. Die Petition unterstützten 693 Personen (davon waren 598 Personen in Flawil wohnhaft). Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 29. Oktober 2013 die Petition zur Kenntnis genommen und die Bau- und Umweltkommission beauftragt, dem Gemeinderat das weitere Vorgehen bezüglich Tempo-30-Zonen zu unterbreiten.

Der Gemeinderat und die Bau- und Umweltkommission sind gemäss Verkehrs- und Verkehrsraumkonzept sowie dem Richtplan gewillt, als Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Wohnqualität in dafür geeigneten Quartieren Tempo-30-Zonen zu realisieren. Eine – von den Behörden verordnete und flächendeckende Einführung – wird seitens des Gemeinderats jedoch abgelehnt. Zudem müssen Tempo-30-Zonen vom Polizeikommando angeordnet werden. Vielmehr soll nach Auffassung der Bau- und Umweltkommission und des Gemeinderates die Initiative aus den Wohnquartieren kommen, damit eine möglichst hohe Akzeptanz einer solchen Massnahme erreicht werden kann. Die Bauverwaltung hat gemäss Auftrag des Gemeinderates die Grundlagen für die Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren vorbereitet. Aus dem vorliegenden Konzept geht hervor, wie Bewohner/-innen eines Wohnquartiers vorgehen müssen, um beim Gemeinderat eine Zonensignalisation 30 zu beantragen. Die Grundlage für die Einführung von Tempo-30-Zonen ist dabei im Rahmen eines entsprechenden Gutachtens zu erarbeiten.

In das Konzept eingeflossen sind die Auswirkungen des Bundesgerichtsurteils vom Juli 2006 i.S. Stadt St.Gallen und die Stellungnahme der Kantonspolizei St.Gallen, Abteilung Verkehrstechnik. Das Konzept enthält nebst den rechtlichen Aspekten insbesondere auch Aussagen zum Gestaltungsmuster einer Tempo-30-Zone sowie zum Anforderungskatalog für einen Antrag eines Wohnquartiers. Zudem wird darin das genaue Ablaufschema vom Antrag bis zur Nachkontrolle aufgezeigt.

3. RAHMENBEDINGUNGEN

3.1 Ausgangslage

In seinem Entscheid vom 13. Juli 2006 hat sich das Schweizerische Bundesgericht erstmals eingehend mit der Problematik der Anordnung von Tempo-30-Zonen befasst. Anlass dazu bot die Beurteilung eines Entscheids des Verwaltungsgerichts des Kantons St.Gallen, das am 6. Dezember 2005 die Anordnung einer Tempo-30-Zone im Quartier Kesselhalden in der Stadt St.Gallen verweigert hatte. Das Bundesgericht bestätigt dabei die Beurteilung der Vorinstanz. Im Rahmen seiner Begründung setzt es sich detailliert mit den gesetzlichen Grundlagen auseinander. Es legt zudem dar, welche Voraussetzungen notwendigerweise erfüllt sein müssen, damit Tempo-30-Zonen eingeführt werden können.

Das Bundesgericht hält fest, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen nur gestützt auf die Bestimmungen im Strassenverkehrsgesetz (Art. 32 SVG) und der Signalisationsverordnung (Art. 108 SSV) erfolgen darf. Zur Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone erfüllt sind, ist ein Gutachten respektive ein Kurzbericht gemäss SVG und der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Bewegungszonen zu erstellen.

3.2 Begründungen für die Einführung von Tempo-30-Zonen

Die Begründungen zur Einführung von Tempo-30-Zonen in einem Gebiet müssen aufgrund von Art. 108 SSV „Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten“ erfolgen. Bei siedlungsorientierten Strassen heisst das im Besonderen, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone möglich ist, wenn:

- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Gefahrenstellen situationsspezifisch);
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Benutzergruppen allgemein).

Grosse Verkehrsmengen oder die Umweltschutzgesetzgebung (zu viel Lärm, Schadstoffe) können für siedlungsorientierte Strassen in der Regel nicht als Gründe für eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geltend gemacht werden. Die Wohnbevölkerung eines Siedlungsgebiets kann allenfalls den Anstoss für eine Prüfung der Tauglichkeit einer Tempo-30-Zone geben. Ob diese danach ausgeführt werden kann, muss jedoch anhand eines objektiv erstellten Gutachtens gemäss SVG und SSV beurteilt werden. Repräsentative Meinungsumfragen in der Bevölkerung stellen keine genügende Begründung für oder gegen den Entscheid zur Anordnung einer Tempo-30-Zone dar.

3.3 Fazit

- Eine generelle Einführung von Tempo-30-Zonen auf dem ganzen Gemeindegebiet ist rechtlich nicht haltbar. Auch die Behörden selbst können von sich aus nicht eine Tempo-30-Zone verfügen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

- Rechtlich unerheblich ist auch die Haltung der Quartierbewohner/innen, d.h. auch wenn eine Mehrheit oder alle Bewohner/innen eines Quartiers eine Tempo-30-Zone fordern, kann diese nur eingeführt werden, wenn die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.
- Für die Einführung einer Tempo-30-Zone in einem Wohnquartier muss mindestens eine der Anforderungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt sein.
- Für jedes Wohnquartier, in welchem eine Tempo-30-Zone eingeführt werden soll, muss die Erfüllung der rechtlichen Voraussetzungen in einem Gutachten konkret nachgewiesen werden.
- Das „Gutachten zur Einführung von Tempo-30-Zonen“ des Planungsbüros Strittmatter Partner AG kann dabei als Grundlage herangezogen werden, ersetzt jedoch die Einzelgutachten für die jeweilige Zone nicht.

3.4 Rahmenbedingungen für Tempo-30-Zonen

Gemäss Merkblatt des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (RM.TV.027 vom 30. Juni 2004) unterscheiden sich Tempo-30- und Begegnungszone im Wesentlichen wie folgt:

	Tempo 30-Zone
Signalisation (Beispiel)	
Strassentypen	Auf allen Nebenstrassen innerorts mit möglichst gleichartigem Charakter
	Einbezug von Hauptstrassen nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Verhältnissen (z.B. Ortszentrum, Altstadtgebiet) und wenn Voraussetzungen für Tempo 30 nach Art. 108 SSV gegeben
Örtlicher Geltungsbereich	Quartiere oder Siedlungsbereiche
Zonengrösse	keine Einschränkung
Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG	Ja, als Kurzbericht
Inhalt Gutachten (Kurzbericht)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziele der Massnahme umschreiben ▪ Übersichtsplan mit Hierarchie der Strassen ▪ Beurteilung von Sicherheitsdefiziten ▪ Geschwindigkeitsniveau ▪ Angaben zur Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum ▪ Auswirkungen auf die ganze Ortschaft oder andere Quartiere ▪ Umschreibung der Massnahmen zur Erreichung der Ziele

Verkehrsrechtliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ grundsätzlich Rechtsvortritt ▪ In der Regel kein Fussgängerstreifen, nur wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern
Gestalterische Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freie Wahl der Massnahmen ▪ Verdeutlichung der Eingänge durch kontrastreiche Gestaltung (Torwirkung) ▪ Verdeutlichung des Zonencharakters mit besonderen Markierungen möglich (dazu Weisungen UVEK vom März 2002 und VSS-Norm mit technischen Details) ▪ Weitere Massnahmen zur Erreichung der Ziele nach SN 640 211 - 640 213 („Entwurf des Strassenraums“)
Nachkontrolle	Innert 1 Jahr Geschwindigkeitskontrollen und Beurteilung der Gefahrensituation. Nachbesserungen zwingend, wenn Ziele des Gutachtens nicht erreicht wurden.

3.5 Öffentliche Auflage Baugesuch und Signalisation

Bauliche Massnahmen auf öffentlichem Grund (Pflanzentröge, Rabatten, Baumgruben etc.) müssen während 30 Tagen gemäss Art. 39ff Strassengesetz des Kantons St.Gallen (sGS 732.1; abgekürzt StrG) aufgelegt werden. Auf Antrag des Gemeinderates beim kantonalen Polizeikommando sowie gestützt auf Art. 3 und Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) sowie Art. 2a, Art. 22a, Art. 107 Abs. 1 und Art. 108 der Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) und Art. 19 Abs. 1 der Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz (sGS 711.1; abgekürzt EV zum SVG) verfügt das Polizeikommando entsprechende Verkehrsanordnungen (Markierungen, Signalisationen)

3.6 Nachkontrolle und Nachbesserungen

Wird eine Tempo-30-Zone angeordnet, so hat nach spätestens einem Jahr eine Nachkontrolle zu erfolgen. Diese muss bestätigen, dass die angestrebten Ziele mit der Tempo-30-Zone erreicht worden sind. Ist dies nicht der Fall, so sind gemäss Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zusätzliche Möblierungen zu ergreifen. Im Rahmen der Nachkontrolle sind folgende Fragen zu beantworten:

- Wurden die im Gutachten definierten Ziele mit der Anordnung der Zone erreicht?
- Konnten die Sicherheitsdefizite durch die Einführung der Zone eliminiert werden?
- Ermitteltes Geschwindigkeitsniveau (V85%, V50%, Standort der Messungen)

Die V85% sollte bei der Nachkontrolle rund 35 km/h betragen. Die Nachkontrolle erfolgt in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei St.Gallen und dem Tiefbauamt des Kantons St.Gallen, welche die Auswertungen vornehmen.

3.7 Festlegung der konkreten Massnahmen

Nachdem ein Antrag auf Einführung von Tempo 30 aus einem Quartier eingeht, erstellt die Bauverwaltung ein Grobkonzept für eine mögliche Einführung von Tempo-30-Zonen im entsprechenden Quartier. Dieses wird anschliessend den Antragstellern des Quartiers zugestellt, woraufhin die Antragsteller die notwendigen Unterschriften aus dem Quartier einholen müssen. Mit der Unterschrift wird bestätigt, dass die Anwohner die vorgeschlagenen Massnahmen gemäss Grobkonzept unterstützen.

Erst nach Einreichung der Unterschriften aus dem Quartier beginnt die Bauverwaltung die Detailplanung. Dabei wird auch erfolgt auch eine Begehung vor Ort mit den Vertreterinnen und Vertretern des entsprechenden Quartiers, der Kantonspolizei St.Gallen, dem beauftragten Planungsbüro und der Bauverwaltung. Anschliessend werden die Massnahmen im erforderlichen Gutachten festgelegt.

3.8 Andere Massnahmen als Tempo-30-Zone

Der Entscheid des Bundesgerichts vom 13. Juli 2006 im Fall St.Gallen zeigt, dass für die Einführung einer Tempo-30-Zone gewisse rechtliche Voraussetzungen (Art. 108 Abs. 2 SSV) erfüllt sein müssen und adäquate Massnahmen zur Lösung dieses Problems einzusetzen sind. Gemäss gängiger Praxis gelten einzelne Strassen nicht als „Zone“ oder Gebiet; dies bedeutet, dass eine Tempo-30-Zone nicht für einzelne Strassen, sondern in der Regel nur für ganze Quartiere eingeführt werden kann. Es kann jedoch nun durchaus der Fall eintreten, dass beispielsweise für eine einzelne Strasse verkehrsberuhigende Massnahmen sinnvoll sind, diese aber gestützt auf die erwähnte Praxis nicht über eine Tempo-30-Zone umgesetzt werden können. Sie sind nach Möglichkeit in eine bestehende Zone zu integrieren. In diesem Fall gilt der Grundsatz, dass alle Massnahmen einer Zone 30 (Markierung, Signalisation, bauliche und weitere Massnahmen) auch in einem Quartier oder einer Strasse angewendet werden können, welches bzw. welche nicht mit 30 km/h signalisiert wird.

4. VORGEHEN BEI ANTRAG AUS WOHNQUARTIER

4.1 Was ist ein Quartier?

In den einschlägigen Rechtsgrundlagen finden sich keine Bestimmungen zur Definition eines Quartiers. In älteren Weisungen ist von einem „gleichartigen Charakter“ die Rede. Im vorliegenden Konzept wird deshalb der Begriff „Gebiet“ verwendet. Auf jeden Fall besteht eine Zone aus mehr als einer Strasse. Die Abgrenzung des Gebietes, in welcher eine Tempo-30-Zone gewünscht oder beantragt werden kann, basiert auf dem Übersichtsplan „Konzept zur Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten“ des Planungsbüros Strittmatter Partner AG vom 18. Februar 2014. Dieser Plan definiert, wo innerhalb des Siedlungsgebietes welche Teil-Gebiete in eine Tempo-30-Zone überführt werden können.

4.2 Anforderungen an Antrag aus Siedlungsgebiet

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass für einen Antrag aus einem Wohnquartier grundsätzlich keine hohen formellen und materiellen Hürden aufgestellt werden sollen. Trotzdem sollen einige Mindestanforderungen erfüllt sein, um einem solchen Antrag ein gewisses „Gewicht“ zu verleihen. Ein Antrag aus einem Wohngebiet hat deshalb folgende Punkte zu erfüllen:

4.2.1 Personenkreis / Verwendung Formular

1. Schritt

Auf schriftlichen Antrag einiger weniger interessierter Personen (oder der Vorstand eines Quartier- oder Elternvereins - im Folgenden „Kerngruppe“ genannt) bei der Bauverwaltung wird ein *Grobkonzept* zur Umsetzung von entsprechenden Massnahmen (baulich, signalisationstechnisch) für eine Tempo-30-Zone ausgearbeitet.

2. Schritt

Dieser Vorschlag geht an die Kerngruppe mit der Aufforderung, bei einer bedeutenden Anzahl von Bewohnern des entsprechenden Gebietes das Einverständnis zur Umsetzung des Grobkonzeptes einzuholen. Sofern die notwendige Anzahl der Unterschriften nachgewiesen werden kann, erfolgt die Detailplanung inklusive Gutachten für eine Tempo-30-Zone (vgl. Ablaufschema auf Seite 13).

Hinweis Personenkreis

Ein Antrag zur Umsetzung einer Tempo-30-Zone sollte von einer repräsentativen Personengruppe (d.h. mehrere Personen aus jeder Strasse) aus dem entsprechenden Gebiet gestellt werden, damit von vorneherein eine breite Akzeptanz für die Einführung einer Tempo-30-Zone sichergestellt werden kann.

Es ist sowohl für das betreffende Gebiet als auch für die Verwaltungsabteilungen hilfreich, wenn die Anträge möglichst einheitlich und vollständig eingereicht werden. Aus diesem Grund ist ein entsprechendes Antragsformular zu verwenden, welches der Kerngruppe durch die Bauverwaltung abgegeben wird.

4.2.2 Begründung des Antrages

Es wird eine Begründung des Antrages erwartet, welche sinnvollerweise mit konkreten Beispielen aus dem Gebiet angereichert ist.

4.2.3 Unterschriften

Nach Vorliegen des Grobkonzepts durch die Bauverwaltung mit der Bekanntgabe der erforderlichen Massnahmen zur Umsetzung von Tempo-30-Zonen sind möglichst viele Unterschriften von Anwohnerinnen und Anwohnern (Mindestalter: 18 Jahre) einzureichen (vgl. Abschnitt 4.2.1 / 2. Schritt). Mit diesen Unterschriften bestätigen die Unterzeichnenden, dass sie die vorgeschlagenen Massnahmen bezüglich Tempo-30-Zonen wollen. Um eine gewisse Kontrolle zu ermöglichen, sind diese Unterschriften auf Unterschriftsbögen

(Name/Vorname, Jahrgang, Adresse und Unterschrift) einzureichen. Die Unterschriftsammlung ist nicht als Petition oder Volksmotion zu verstehen.

4.2.4 Ablaufschema

Eingehende Anträge aus Wohnquartieren werden in der Regel in der Reihenfolge ihres Eingangs – ohne eine Festlegung von Prioritäten – fortlaufend bis und mit Erteilung der notwendigen Bewilligungen (Bau, Signalisation) durch das Polizeikommando und den Gemeinderat, d.h. bis zur Realisierungsreife, bearbeitet. Erst dann erfolgt eine Prüfung der weiteren Rahmenbedingungen, welche über die Reihenfolge der Realisierung entscheidet. Diese Rahmenbedingungen sind:

- Vorhandene finanzielle Mittel. Der für die Umsetzung zur Verfügung stehende Betrag ist abhängig von der Anzahl Gesuche und von der finanziellen Gesamtsituation der Gemeinde und wird durch den Gemeinderat im Rahmen der jährlichen Investitionsplanung festgelegt.
- Dringlichkeit.
- Auswirkungen auf andere Projekte bzw. Einflüsse von anderen Projekten (z.B. Sanierung von Strassen/Kanalisationen, grössere Überbauungen, Gestaltungsplanverfahren).

Antrag aus Wohngebiet durch Kerngruppe bei Bauverwaltung
Prüfung des Antrages durch Gemeinde
Entwurf zur Umsetzung der Massnahmen durch Gemeinde ausarbeiten (Grobkonzept)
Einverständniserklärung einholen durch Antragsteller bei Anwohnern (Unterschriften)
Start Detailplanung Augenschein / Begehung im Gebiet mit Vertreter/-innen der Kerngruppe, der Kantonspolizei, Planungsbüro und der Bauverwaltung
Bauverwaltung (Projekt) Ingenieurbüro (Gutachten und Planung) Vorprüfung Kantonspolizei, Verkehrstechnik (Anordnung Zonenregime, Signalisationen und Markierungen)
Information der VertreterInnen der Kerngruppe / Anwohner über das weitere Vorgehen
Projektgenehmigung durch Bau- und Umweltkommission und Gemeinderat
Anordnung Polizeikommando
Öffentliche Auflage / Planverfahren Strassenbauprojekt mit baulichen Massnahmen / Anordnung Zonenregime, Signalisationen / ev. Aufhebung bestehender Fahrverbote
Behandlung allfälliger Einsprachen
Prüfung der weiteren Rahmenbedingungen und Festlegung der Priorität für Realisierung durch Gemeinde
Projektfreigabe / Finanzierung zur Realisation durch Gemeinderat Submission / Arbeitsvergabe Realisation Bauverwaltung / Bau- und Umweltkommission
Nachkontrollen (innerhalb eines Jahres) Bauverwaltung / Kantonspolizei

Grundsätzlich ist das Verfahren gemäss „Leitfaden für Projektmanagement“ der Gemeinde Flawil vom September 2012 anzuwenden. Die Federführung bei der Bearbeitung der Anträge und des Projekts liegt bei der Bauverwaltung.

5. KOMMUNIKATION UND TERMINPLAN

5.1 Kommunikation

Der Kommunikation und Partizipation der Anwohner wird in diesem Projekt ein hoher Stellenwert beigemessen werden. Die Anwohner sollen in ihrem Quartier die Einführung einer Tempo-30-Zone einfordern können und im Rahmen der Möglichkeiten die Gestaltung und Umsetzung mitbestimmen. Ziel dieses Prozesses ist es, innerhalb eines bestimmten Gebietes eine möglichst breite Zustimmung zu den geplanten Massnahmen zu erreichen und dadurch eine hohe Akzeptanz zu erhalten.

Im März 2014 wurde das vorliegende Konzept bei den Schulen Flawil, den Eltern- und Quartiervereinen, den Parteien und Vereinigungen sowie dem Petitionskomitee und der Öffentlichkeit zur Vernehmlassung unterbreitet.

5.2 Terminplan

Datum	Tätigkeit
11. Februar 2014	Beratung durch Bau- und Umweltkommission Flawil
18. Februar 2014	Gemeinderat Flawil; 1. Lesung und Verabschiedung zur Vernehmlassung
März 2014	Vernehmlassung
April 2014	Auswertung Vernehmlassung
22. April 2014	Beratung durch Bau- und Umweltkommission Flawil
29. April 2014	Gemeinderat Flawil; 2. Lesung
13. Mai 2014	Gemeinderat Flawil; Konzeptgenehmigung

6. ANHANG

6.1 Checkliste für Antrag auf eine Tempo-30-Zone

Bilden Sie eine Kerngruppe von Anwohnerinnen und Anwohnern für die Koordination der Aktivitäten. Informieren und sensibilisieren Sie die übrigen Anwohner/innen mittels Flyer (bfU; bei der Bauverwaltung zu beziehen) etc, machen Sie ein Quartierfest, gehen Sie von Tür zu Tür, etc.

Argumentieren und überzeugen Sie mit

- Sicherheitsdefizite im Gebiet (Kinder, Fussgänger, Velofahrer)
- zu hohe Geschwindigkeiten
- Nichteinhalten des Rechtsvortrittes
- Lärm und Gestank, sauberere Luft
- weniger schwere Unfälle
- ein Plus für Umwelt und Gesundheit

Formulieren Sie einen schriftlichen Antrag mit folgendem Inhalt:

- Begründung(en), weshalb das Quartier eine Tempo-30-Zone wünscht
- Angabe der Gebietsgrenzen oder aller Strassennamen

Gemäss Art. 108, Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 muss mindestens einer der nachfolgenden vier Gründe vorliegen:

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

Die Bauverwaltung prüft den Antrag und arbeitet Massnahmen zur Umsetzung von Tempo-30-Zonen aus. Diese werden der Kerngruppe unterbreitet. Anschliessend haben Sie die Bereitschaft der Anwohnerinnen und Anwohner durch möglichst viele Unterschriften auf Unterschriftenbögen (Name, Vorname und Adresse in Blockschrift sowie Unterschrift) zu dokumentieren. Der Antrag mit den Unterschriften ist der Bauverwaltung einzureichen.

Für allfällige Auskünfte steht die Bauverwaltung unter Telefon 071 394 17 77 zur Verfügung.

Definition des Gebietes:

Ein verkehrstechnisch in sich geschlossenes Gebiet gemäss Übersichtsplan. Für einzelne Strassen kann keine Tempo-30-Zone eingeführt werden.

Signalisationstechnische und bauliche Massnahmen:

Diese werden durch die Bauverwaltung und die Kantonspolizei festgelegt und anschliessend öffentlich aufgelegt (Baugesuch 30 Tage; Signalisationsverfügung 14 Tage). Falls Sie konkrete Ideen hinsichtlich der Massnahmen haben, können Sie diese gerne im Antrag formulieren oder mit den zuständigen Verwaltungsabteilungen vorbesprechen.

„Antrag Grobkonzept / Tempo-30-Zone im Wohnquartier“

1. Bezeichnung des Gebietes

(Beispiel: Quartier Botsberg)

2. Definition Sicherheitsdefizite / Begründung

3. Definition des Gebietes (Abgrenzung gemäss Übersichtsplan vom 18. Februar 2014)

4. Namen und Adressen der Kerngruppenmitglieder (vgl. Ziffer 4.2.1 Konzept, 1. Schritt)

1. Verteter/in	
2. Verteter/in	
3. Verteter/in	

5. Ort, Datum, Unterschrift



7. GENEHMIGUNGSVERMERKE

Gemeinde Flawil

Von der Bau- und Umweltkommission Flawil genehmigt am 22. April 2014:

Richard Hollenstein
Präsident

Max Bosshard
Aktuar

Vom Gemeinderat genehmigt am 13. Mai 2014:

Werner Muchenberger
Gemeindepräsident

Marc Gattiker
Ratsschreiber

Kontakt:

Bauverwaltung Flawil
Bahnhofstrasse 6
9230 Flawil

Telefon 071 394 17 77
Fax 071 394 17 78
E-Mail bauverwaltung@flawil.ch
Homepage www.flawil.ch