



152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation SP/JUSO/PFG-Fraktion: „Mobilitätskonzept umsetzen #1: Quartierverträglicher Verkehr“; schriftlich

Daniel Kehl sowie 27 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 22. März 2016 die beiliegende Interpellation „Mobilitätskonzept umsetzen #1: Quartierverträglicher Verkehr“ ein. Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

1.1 Mobilitätskonzept 2040

Der Stadtrat hat im „Mobilitätskonzept 2040“ seine Vision, die Strategie und das Konzept für die Bewältigung der künftigen Mobilität aufgezeigt. Ebenfalls hat der Stadtrat aus dem Konzept abgeleitete Massnahmen aufgeführt.¹

Zum Thema „Quartierverträglicher Verkehr / Quartierstrasse der Zukunft“ ist dem Mobilitätskonzept zu entnehmen: „Das Hauptaugenmerk zur Verbesserung der verkehrlichen Situation ist vor allem darauf gerichtet, den Verkehr in den Quartieren auf das Nötigste zu reduzieren und die Sicherheit zu erhöhen“. Der Stadtrat will dieses Ziel mit „gestalteten Tieftempozonen“ erreichen, welche die „Quartierstrassen in den Wohngebieten quartierverträglicher und attraktiver“ machen. Zudem sind auch „Einschränkung von Zugänglichkeiten oder Strassenrückbauten“ denkbar.

1.2 Untergeordnete Strassen

Die Stadt St.Gallen hat in ihrem Richtplan festgelegt, dass die Quartierstrassen in den Wohngebieten entsprechend dem bestehenden Konzept zu Tempo-30-Zonen bzw. allenfalls

¹ Vorlage Nr. 3544 vom 20. Oktober 2015



zu Begegnungszonen umgestaltet werden. Auf dem übergeordneten Strassennetz und den ÖV-Hauptkorridoren finden sich in der Regel keine Tieftempozonen. Auf Stadtgebiet sind 57 Tempo-30-Zonen und sieben Begegnungszonen eingeführt worden. Aufgrund der damit verbundenen Verkehrsberuhigungen tragen sie wesentlich dazu bei, die Umgebungsqualität, die Lebensqualität sowie die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Tempo-30-Zonen haben sich in den Quartierstrassen der Wohngebiete bewährt. Dies gilt auch für die Begegnungszonen, die bisher vor allem im Bereich der Innenstadt eingeführt wurden. Durch die Tieftempozonen konnten die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge spürbar gesenkt, der Verkehr verstetigt und sicherer ausgestaltet werden. Dies führte auch zu einem Attraktivitätsgewinn für die Strassen querenden Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Anwohnenden und Velofahrenden.

1.3 Übergeordnete Strassen

Das übergeordnete Strassennetz hat primär eine Durchleitungs-, Verbindungs- und Sammel-funktion. Es übernimmt zusammen mit dem Hochleistungsstrassennetz den gesamten Durchgangsverkehr sowie praktisch den gesamten Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Dieses Strassennetz ist wesentlich auf die Anforderungen des Motorisierten und des Öffentlichen Verkehrs ausgerichtet, allerdings unter Berücksichtigung der Anliegen des Langsamverkehrs.

Im Rahmen von öffentlichen Diskussionen werden Temporeduktionen auf übergeordneten Strassen auf Grund der Lärmproblematik und/oder zur Steigerung der Wohnqualität regelmässig thematisiert. Auf Kantonsstrassen ist aus Sicht des Kantons als Strasseneigentümer derzeit jedoch Tempo 30 grundsätzlich nicht zulässig. Sollte der Kanton seine Meinung ändern, wird sich der Stadtrat diesen Änderungen nicht verschliessen, genauso wie er bereit ist, in begründeten und ausgewiesenen Einzelfällen gemäss Art. 108 SSV (Strassen-Signalisations-Verordnung), Tempo 30 anzuordnen.

Im Zentrum der städtischen Überlegungen zur Verbesserung der Verträglichkeit des Verkehrs steht dagegen die Realisierung von Strassenraumgestaltungen. Dadurch sollen insbesondere ein flüssiger Verkehrsablauf, Verbesserungen der Querungssituationen für Zufussgehende sowie eine Attraktivitätssteigerung des Strassenraumes für alle Verkehrsteilnehmenden erzielt werden.



2 Fragen

Frage 1: Auf welchen Quartierstrassen wurden Begegnungszonen/Spielstrassen bereits umgesetzt, bzw. stehen solche kurz vor der Umsetzung? In welchen Quartieren plant der Stadtrat weitere Begegnungszonen?

In der Stadt wurden bis heute sieben Begegnungszonen erfolgreich umgesetzt, nämlich in der südlichen Altstadt sowie in den Gebieten Bleicheli (mit Erweiterung), Felsenstrasse, Gäbrisstrasse, Wassergasse – Einstein, Linsebühl und Wolfganghof. Auf Beginn des Schuljahres 2015/16 wurde überdies auf der Tschudistrasse im Zusammenhang mit der Schulhaussanierung St.Leonhard eine auf rund drei Jahre befristete Begegnungszone realisiert. Zwei weitere hat der Stadtrat auf dem Bahnhofplatz und dem Vadianplatz beschlossen, die nach den entsprechenden Neugestaltungen eingeführt werden. Ferner befinden sich mit der mittleren und der nördlichen Altstadt zwei Begegnungszonen in Planung. Ebenso werden zurzeit im Stadtrat die Frage der Einführung von solchen Zonen in den Quartieren ausserhalb der Innenstadt bzw. die hierfür notwendigen Voraussetzungen für die Umsetzung diskutiert.

Frage 2: Welche Einschränkungen von Zugänglichkeiten und Strassenrückbauten wurden bereits umgesetzt? Wo sind solche in der Planung? Wo kann sich der Stadtrat weitere solche Massnahmen vorstellen?

Mit der Eröffnung der Autobahn A1 im Jahr 1987 wurden verschiedene „Schleichwege“ durch Wohnquartiere unterbunden oder zumindest erschwert. Auch das städtische Tieftempozonen-Konzept zielt darauf ab, den Verkehr mit entsprechenden Massnahmen auf übergeordnete Strassen zu lenken.

In jüngerer Vergangenheit wurden neben den Tieftempozonen weitere Massnahmen zum Schutz der Quartiere umgesetzt: Einerseits wurde durch verkehrsrechtliche Anordnungen die Durchfahrt durch die südliche Altstadt massiv reduziert und andererseits z.B. das Ruhberg-Quartier wie auch die Flurhofstrasse vom Schleichverkehr befreit. In naher Zukunft wird die Tempelackerstrasse von der Flurhofstrasse bis zur Bedastrasse zu einem Fuss- und Radweg zurückgebaut. Ebenfalls darf künftig vom Vadianplatz nicht mehr nach Osten weggefahren werden. Auch auf dem Bahnhofplatz wird nach der Neugestaltung der allgemeine Verkehr unterbunden werden. Weiter geplant ist die Unterbindung der Zu-/Wegfahrt für den allgemeinen Verkehr zum Marktplatz im Zusammenhang mit der Neugestaltung.

Strassenrückbauten, im Sinne von Reduktionen von Fahrbahnen zu Gunsten von Gehweg- resp. Aufenthaltsflächen werden bei jedem ordentlichen Sanierungsprojekt geprüft. In der Vergangenheit konnten immer wieder solche Rückbauten umgesetzt werden, beispielsweise zu nennen sind die Dufourstrasse im Bereich der Universität, die Goliathgasse oder die Poststrasse.



Frage 3: Laut Mobilitätskonzept sind diese Massnahmen in der Planungs- und Umsetzungsphase. Hat die Stadtverwaltung genügend personelle Ressourcen, diese Massnahmen zügig anzupacken? Muss allenfalls die Verwaltung personell aufgestockt werden?

Das Tiefbauamt ist insbesondere im Bereich Langsamverkehr hinsichtlich der personellen Ressourcen nach wie vor quantitativ stark unterdotiert. Die Folge ist ein Rückstand bei der internen Vorbereitung und Planung von Massnahmen für Tieftempo-Zonen und den Langsamverkehr. Eine personelle Verstärkung ist deshalb notwendig. Den bisherigen drei Anträgen des Tiefbauamtes für eine Stellenplanerhöhung wurde infolge der Sparmassnahmen nicht stattgegeben. Im Jahr 2016 hat das Tiefbauamt erneut einen entsprechenden Antrag gestellt. Ein Teil der nötigen Unterstützung erfolgt deshalb derzeit durch externe Planungsbüros, wofür der Stadtrat für die Jahre 2011 bis 2013 einen Verpflichtungskredit von CHF 240'000 und das Stadtparlament am 27. August 2013 für die Jahre 2014 bis 2016 einen solchen von CHF 380'000 gesprochen hat.

Frage 4: Auf welchen Hauptachsen mitten in den Wohnquartieren ist die verkehrliche Belastung am höchsten? Auf welchen Hauptachsen (bzw. Abschnitten in den Quartierzentren) gedenkt der Stadtrat Tieftempozonen einzuführen?

Die grössten Belastungen sind auf der Zürcher Strasse in den Quartieren Lachen und Bruggen sowie auf der Rorschacher Strasse im Bereich Grossacker und Krontal vorhanden. Auf diesen eigentlichen Hauptachsen sind – wie auf anderen Hauptachsen (beispielsweise Fürstenlandstrasse, Geltenwilenstrasse und St.Jakob-Strasse/Langgasse) – grundsätzlich keine Tieftempo-Zonen vorgesehen (vgl. 1.3 Übergeordnete Strassen). Zur Verbesserung der Situation auf diesen Hauptachsen sind insbesondere Strassenraumgestaltungen geeignete Massnahmen. So kann der Verkehr auf einem einigermaßen verträglichen Geschwindigkeitsniveau durchs Quartier geführt werden.

Auf Sammelstrassen in Quartierzentren sind hingegen Tempo-30-Zonen prüfenswert. An der Wildeggstrasse wurde bereits eine solche Zone realisiert. Der Stadtrat hat überdies beschlossen, an der St.Georgen-Strasse im Rahmen eines einjährigen Versuchs eine Tempo-30-Zone zu schaffen; wegen eines hängigen Rechtsverfahrens konnte diese allerdings noch nicht umgesetzt werden. Erwähnenswert bleibt, dass die für die Tieftempozone vorgesehene Strasse die Voraussetzungen (Geschwindigkeitsniveau, Sicherheit, Strassenquerschnitt) zu erfüllen hat. Die mit einer Änderung der Zone verbundenen baulichen Massnahmen erfolgen möglichst in Abstimmung mit den Sanierungsabsichten der Stadtwerke und der Sanierungsnotwendigkeit des Strassenoberbaus.



Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation vom 22. März 2016

