

Gemeinde Uznach

## Tempo-30-Zone Quartier «Tönierwies»

Verkehrsplanerisches Gutachten





Arbeitsgruppe für  
Siedlungsplanung und  
Architektur AG

Spinnereistrasse 29  
8640 Rapperswil-Jona  
Tel. 055 220 10 60  
Fax 055 220 10 61

[www.asaag.ch](http://www.asaag.ch)  
[info@asaag.ch](mailto:info@asaag.ch)

Bearbeitung:

Rebekka Künzli

## **Inhaltsverzeichnis**

|                                                             |           |
|-------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Ausgangslage</b>                                      | <b>5</b>  |
| <b>2. Grundlagen</b>                                        | <b>5</b>  |
| 2.1 Gesetzliche Grundlagen                                  | 5         |
| 2.2 Empfehlungen, Richtlinien, Fachliteratur                | 6         |
| <b>3. Auftrag und Gebietsabgrenzung</b>                     | <b>7</b>  |
| <b>4. Verkehrsplanerische Analyse</b>                       | <b>8</b>  |
| 4.1 Zonenplan                                               | 8         |
| 4.2 Strassenraum und Bebauungsstruktur                      | 8         |
| 4.3 Strassenhierarchie                                      | 10        |
| 4.4 Bestehende Signalisation und Markierung                 | 10        |
| 4.5 Fuss- und Veloverkehr                                   | 12        |
| 4.6 Verkehrserhebung (Motorfahrzeuge)                       | 13        |
| 4.7 Unfallauswertung                                        | 15        |
| 4.8 Sicherheitsdefizite                                     | 16        |
| 4.9 Fazit verkehrsplanerische Analyse                       | 18        |
| <b>5. Beurteilung Eignung der Tempo-30-Zone</b>             | <b>19</b> |
| 5.1 Mögliche Auswirkung der Tempo-30-Zone auf die Ortschaft | 19        |
| 5.2 Ziele der Tempo-30-Zone                                 | 19        |
| 5.3 Notwendigkeit einer Tempo-30-Zone                       | 19        |
| 5.4 Zweckmässigkeit einer Tempo-30-Zone                     | 20        |
| 5.5 Verhältnismässigkeit einer Tempo-30-Zone                | 20        |
| 5.6 Fazit der Beurteilung                                   | 20        |
| <b>6. Massnahmen</b>                                        | <b>22</b> |
| 6.1 Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung                 | 22        |
| 6.2 Geplante Massnahmen                                     | 24        |

**7. Öffentlichkeitsarbeit und Publikation 25**

**8. Fazit / Wirkungsanalyse / Controlling 26**

**Anhang**



## 1. Ausgangslage

In der Gemeinde Uznach gibt es bisher keine Tempo-30-Zonen. Die Anwohner verschiedener Wohnquartiere nördlich und südlich der Gasterstrasse sind in der Vergangenheit jedoch verschiedentlich an den Gemeinderat herangetreten, in Ihren Quartierstrassen die Einführung von Tempo-30-Zonen zu prüfen.

Die Quartiere «Tönierwies» und «Rotfarb» liegen im Südosten von Uznach und werden über die Gasterstrasse ans übergeordnete Strassennetz angebunden. In ihnen wird nicht nur gewohnt, sondern es bestehen auch mehrere Gewerbebetriebe sowie der Kulturbetrieb Rotfarb. Die Strassen sind überwiegend siedlungsorientiert gestaltet. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit ist 50 km/h.

Die Voruntersuchung und Rücksprache mit der Kantonspolizei hat ergeben, dass sich die beiden Quartiere für eine Geschwindigkeitsreduktion eignen. Aus diesem Grund werden nun zwei einzelne Gutachten für die Quartiere erstellt. Das vorliegende Gutachten behandelt das Quartier «Tönierwies».

## 2. Grundlagen

### 2.1 Gesetzliche Grundlagen

Die Anordnung der Zonensignalisationen „Tempo-30-Zone“ bzw. „Begegnungszone“ stützen sich auf Art. 32 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), sowie auf Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV).

Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen können nicht beliebig verfügt werden, sondern sie müssen gewisse rechtliche Grundvoraussetzungen erfüllen. Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV ist vor der Festlegung einer Zonensignalisation durch ein Gutachten zu klären, ob eine solche Massnahme unter Beachtung des Verhältnismässigkeitsprinzips nötig und zweckmässig ist. Die Einzelheiten werden in der „Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen“ des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 28. September 2001 geregelt.

Es muss ein verkehrsplanerisches Gutachten erstellt und flankierende Massnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit vorgesehen werden.

In einem Gutachten sind insbesondere nachstehende Punkte darzulegen:

- Die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
- Ein Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen;

- Eine Beurteilung bestehender oder absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;
- Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (V50 und V85);
- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum;
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Massnahmen, sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;
- Eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung hin zu überprüfen. Werden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

## **2.2 Empfehlungen, Richtlinien, Fachliteratur**

- Tempo-30-Zonen, Empfehlung, Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, 2006
- Broschüre „Tempo 30 – langsamer, aber sicher“, Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, 2011
- Fachbroschüre „Tempo-30-Zonen“, Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, 2011
- Fachbroschüre „Tempo-30 im Ortszentrum“, Argumente, Anleitung, Praxisbeispiel, Verkehrs-Club der Schweiz VCS, 2010
- Forschungsauftrag „Beurteilung der Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit“, H.P. Lindenmann + Th. Koy, IVT-Institut der ETH Zürich, März 2000

### 3. Auftrag und Gebietsabgrenzung

Die Voruntersuchung zur Klärung der Zweckmässigkeit von Tempo-30-Zonen in den beiden Quartieren «Tönierwies» und «Rotfarb» wurde bereits durchgeführt. Die Gemeinde Uznach hat die asa AG damit beauftragt verkehrsplanerische Gutachten für beide Quartiere zu erstellen. Das vorliegende Gutachten behandelt das Quartier «Tönierwies».

Das Quartier «Tönierwies» wird im Norden durch die Gasterstrasse, im Westen durch die Bahnlinie und im Osten durch einen Zufluss zum Steinenbach begrenzt. Im Süden erstreckt es sich bis zum Siedlungsrand.



Abb. 1. Perimeter und Zonenabgrenzung, Quartiere: 1 = Tönierwies, 2 = Rotfarb

## 4. Verkehrsplanerische Analyse

### 4.1 Zonenplan

Die Grundstücke innerhalb des Untersuchungsperimeters sind gemäss Zonenplan der Gemeinde Uznach folgenden Bauzonen zugeteilt:

- Wohnzone (W2a / W2 / W3)
- Wohn- / Gewerbezone (WG3)
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OeBa)
- Grünzone
- Im Nordwesten des Quartiers «Tönierwies» liegt das Entwicklungsgebiet «Wiräben»

Im südöstlichen Teil sind die Zonen mit der überlagernden Fläche «Festlegung Planungswert Lärm / Empfindliches Baugebiet» gekennzeichnet.

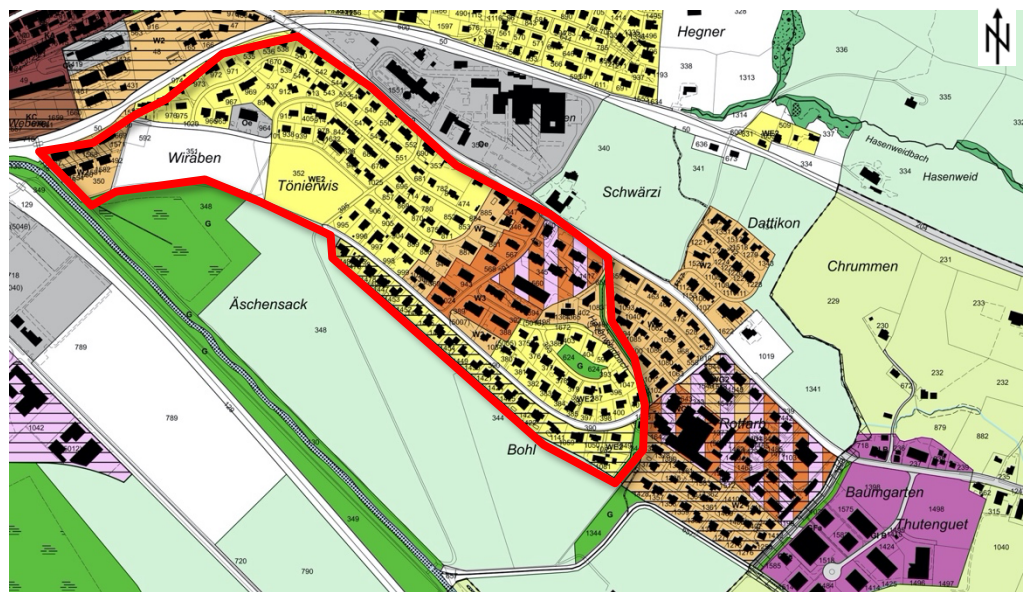


Abb. 2. Zonenplan Gemeinde Uznach

### 4.2 Strassenraum und Bebauungsstruktur

Im Quartier «Tönierwies» prägen Einfamilienhäuser die Bebauungsstruktur, vereinzelt befinden sich auch Mehrfamilienhäuser und Gewerbebauten. Im Westen des Quartiers liegt das Schulhaus Weinberg, in dem Primarschüler wie auch Kindergärtner zur Schule gehen.

Die Strassenquerschnitte liegen zum grössten Teil zwischen 4.00 - 5.50 m. Vereinzelte Strassenabschnitte, vor allem auf der Linden- und Zeughausstrasse, sind mit 6.00 – 6.50 m deutlich breiter. Nur vereinzelt ist ein einseitiges Trottoir vorhanden. Das Erscheinungsbild ist mehrheitlich siedlungsorientiert. Auf der Weinbergstrasse direkt vor dem Schulhaus sind verkehrsberuhigende Elemente im Strassenraum



installiert. Auf der Zeughausstrasse im Bereich des Zeughausareals wird heute wild parkiert.



Abb. 3. Weinbergstrasse, Blick auf Schulhaus (links) Tönierstrasse, Blickrichtung Rietstrasse (rechts)



Abb. 4. Zeughausstrasse, Blickrichtung Lindenstrasse (links) Lindenstrasse, Blickrichtung Westen (rechts)

Die Strasse im Bohl ist direkt ab der Gasterstrasse erschlossen. Eine Verbindung zum restlichen Quartier besteht über ein Privatgrundstück, dieses ist aber mit einem Tor verschlossen und wird nicht für die Durchfahrt genutzt.



Abb. 5. Abgeriegeltes privates Verbindungsstück

### 4.3 Strassenhierarchie

Die das Untersuchungsgebiet begrenzenden oder innerhalb des Gebietes liegenden Strassen sind im Strassenplan folgendermassen festgesetzt und klassifiziert.

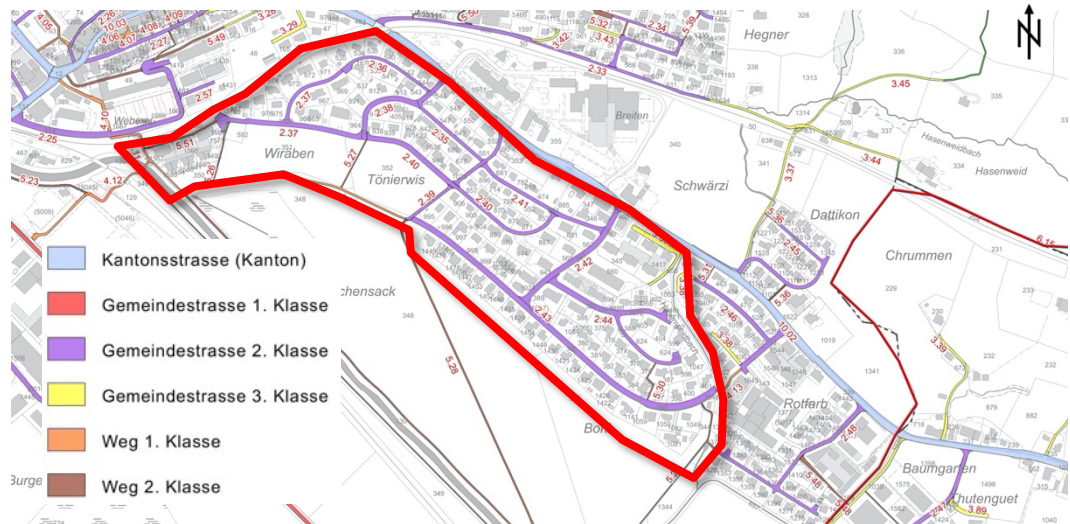


Abb. 6. Strassenklassierung

Strassenklassierungen der *angrenzenden Strassen* an das Planungsgebiet:

- Gasterstrasse                      Kantonsstrasse 2. Klasse

Strassenklassierungen der Strassen innerhalb des Planungsgebietes:

- |                     |                           |
|---------------------|---------------------------|
| - Breitenstrasse    | Gemeindestrasse 2. Klasse |
| - Bohlstrasse       | Gemeindestrasse 2. Klasse |
| - Lindenstrasse     | Gemeindestrasse 2. Klasse |
| - Niederwiesstrasse | Gemeindestrasse 2. Klasse |
| - Rietstrasse       | Gemeindestrasse 2. Klasse |
| - Tönierstrasse     | Gemeindestrasse 2. Klasse |
| - Weinbergstrasse   | Gemeindestrasse 2. Klasse |
| - Weinrebstrasse    | Gemeindestrasse 2. Klasse |
| - Zeughausstrasse   | Gemeindestrasse 2. Klasse |
| - Im Bohl           | Gemeindestrasse 3. Klasse |

#### 4.4 Bestehende Signalisation und Markierung

Die Vortrittsregelungen gegenüber der Gasterstrasse sind wie folgt:

- Tönierstrasse: kein Vortritt
- Rietstrasse: Trottoirüberfahrt mit Signal und Markierung kein Vortritt
- Zeughausstrasse: Trottoirüberfahrt
- Im Bohl: Trottoirüberfahrt

Die Vortrittsregelungen und Fahrbeschränkungen der innerhalb des Planungsgebiet liegenden Strassen sind heute wie folgt:

| Strasse           | Vortrittsregelung                                                                                                                                                                                               | Fahrbeschränkung | Spezielles                                                                                                                   |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Breitenstrasse    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Riet- / Tönierstrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Weinrebestrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Zeughausstrasse: Rechtsvortritt</li> </ul>            |                  |                                                                                                                              |
| Bohlstrasse       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Zeughausstrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Bohlstrasse: Rechtsvortritt</li> </ul>                                                                        |                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beidseitiges Parkverbot ab Knoten Zeughausstrasse bis Knoten Bohlstrasse</li> </ul> |
| Lindenstrasse     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Zeughausstrasse: Rechtsvortritt</li> </ul>                                                                                                                      |                  |                                                                                                                              |
| Niederwiesstrasse | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Weinrebe- / Weinbergstrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Tönierstrasse: Rechtsvortritt</li> </ul>                                                          |                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Achtung Schule zwischen Niederwiesstrasse 2 und 4</li> </ul>                        |
| Rietstrasse       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Tönier- / Breitenstrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Weinrebestrasse: Rechtsvortritt</li> </ul>                                                           |                  |                                                                                                                              |
| Weinbergstrasse   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Weinbergstrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Niederwies- / Weinrebestrasse: Rechtsvortritt</li> </ul>                                                      |                  |                                                                                                                              |
| Weinrebestrasse   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Rietstrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Niederwies- / Weinbergstrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Riet- / Breitenstrasse: Rechtsvortritt</li> </ul> |                  |                                                                                                                              |
| Tönierstrasse     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Tönierweg: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Niederwiesstrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Breitenstrasse: Rechtsvortritt</li> </ul>                       |                  |                                                                                                                              |
| Zeughausstrasse   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knoten Breitenstrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Bohlstrasse: Rechtsvortritt</li> <li>• Knoten Lindenstrasse: Rechtsvortritt</li> </ul>                         |                  |                                                                                                                              |



#### 4.5 Fuss- und Veloverkehr

Durch das Quartier «Tönierwies» führen mehrere Fusswege. Neben den Schulkindern und Kindergärtnern auf dem Schulweg, welche sicher den Hauptanteil des Fussverkehrs ausmachen, sind auch Pendler via Weinbergstrasse und Webereistrasse zum / vom Bahnhof unterwegs. Auch Spaziergänger des gleich nördlich der Bahnlinie liegenden Altersheim Städtli dürften den Weg über die Weinbergstrasse in die Linthebene benützen. Die Bushaltestelle liegt an der Gasterstrasse und erschliesst sowohl das Quartier als auch das Spital Linth. Es bestehen weder Wanderwege im Untersuchungsperimeter noch im näheren Umfeld.

Über die Lindenstrasse führt ein lokaler Veloweg. Für den Veloverkehr sind keine speziellen Infrastrukturen vorhanden. Er wird im Mischverkehr auf der Strasse geführt.

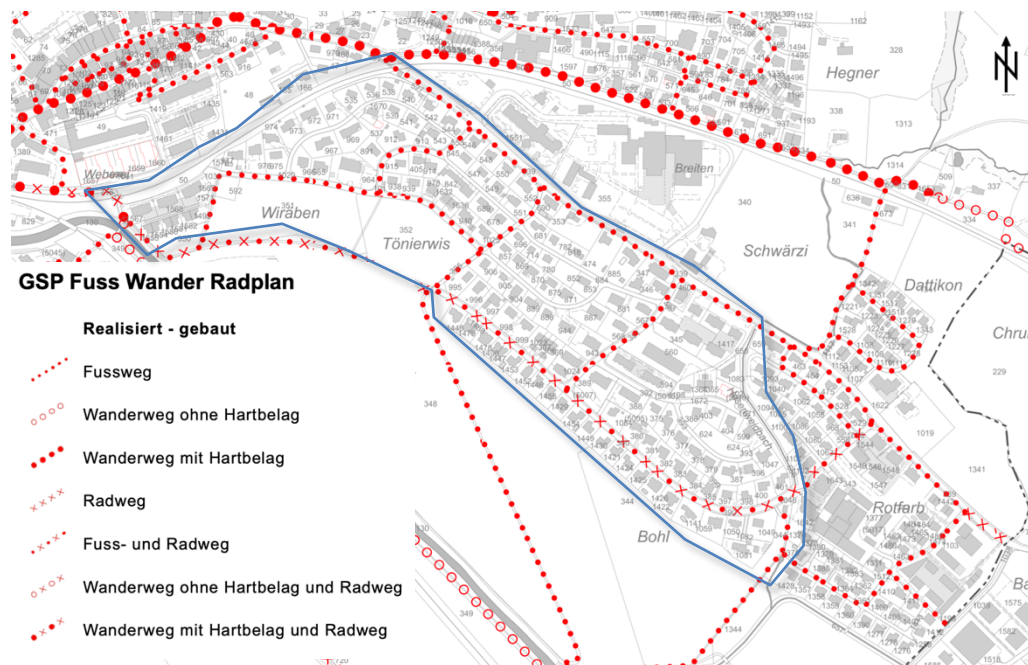


Abb. 7. Übersicht Fuss- / Rad- und Wanderwege (Quelle: GIS)



#### 4.6 Verkehrserhebung (Motorfahrzeuge)

Die Verkehrserhebungen wurden Anfangs September 2021 von der Firma CRMV GmbH durchgeführt. Sie erfolgten vom 31.08 bis 07.09.2021 (1 Woche) gleichzeitig an vier Standorten: Niederwiesstrasse (1), Lindenstrasse (2), Gasterweg (3) und Mühlaustrasse (4).



Abb. 8. Übersicht der Messstandorte und Darstellung der Fahrtrichtungen (Quelle: asa AG)

#### Messresultate

|                                                  | Richtung     | DTV           | V <sub>50</sub> | V <sub>85</sub> | V <sub>max</sub> |
|--------------------------------------------------|--------------|---------------|-----------------|-----------------|------------------|
| Niederwiesstr. (1)<br><i>Quartier Tönierwies</i> | R1           | 96 Fz         | 24 km/h         | 28 km/h         | 34 km/h          |
|                                                  | R2           | 98 Fz         | 24 km/h         | 28 km/h         | 35 km/h          |
|                                                  | <b>Total</b> | <b>194 Fz</b> | <b>24 km/h</b>  | <b>28 km/h</b>  | <b>35 km/h</b>   |
|                                                  | Richtung     | DTV           | V <sub>50</sub> | V <sub>85</sub> | V <sub>max</sub> |
| Lindenstrasse (2)<br><i>Quartier Tönierwies</i>  | R1           | 200 Fz        | 25 km/h         | 38 km/h         | 61 km/h          |
|                                                  | R2           | 214 Fz        | 27 km/h         | 38 km/h         | 56 km/h          |
|                                                  | <b>Total</b> | <b>414 Fz</b> | <b>26 km/h</b>  | <b>38 km/h</b>  | <b>61 km/h</b>   |
|                                                  | Richtung     | DTV           | V <sub>50</sub> | V <sub>85</sub> | V <sub>max</sub> |
| Mühlaustrasse (3)<br><i>Quartier Rotfarb</i>     | R1           | 210 Fz        | 30 km/h         | 35 km/h         | 50 km/h          |
|                                                  | R2           | 192 Fz        | 30 km/h         | 36 km/h         | 49 km/h          |
|                                                  | <b>Total</b> | <b>402 Fz</b> | <b>30 km/h</b>  | <b>36 km/h</b>  | <b>50 km/h</b>   |

|                                   | Richtung     | DTV           | V <sub>50</sub> | V <sub>85</sub> | V <sub>max</sub> |
|-----------------------------------|--------------|---------------|-----------------|-----------------|------------------|
| Gasterweg (4)<br>Quartier Rotfarb | R1           | 215 Fz        | 28 km/h         | 33 km/h         | 48 km/h          |
|                                   | R2           | 220 Fz        | 32 km/h         | 39 km/h         | 58 km/h          |
|                                   | <b>Total</b> | <b>435 Fz</b> | <b>30 km/h</b>  | <b>36 km/h</b>  | <b>58 km/h</b>   |

Die Verkehrsmengen sind in den Quartieren mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 400 Fahrzeugen sehr gering. Die Belastung der Niederwiesstrasse hat mit knapp 200 Fahrzeugen sogar nur halb so viel Verkehr.

Die bfu (Beratung für Unfallverhütung) gibt in ihrer Fachbroschüre aus dem Jahr 2017 folgende Empfehlungen zu Massnahmen bei verschiedenen Geschwindigkeitsniveaus in Tempo-30-Zonen ab:

- $V_{85} \leq 35$  km/h: keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig
- $V_{85} = 35 - 45$  km/h: Markierungen gemäss SN 640 851 (Besondere Markierungen) prüfen. Bei hohem Parkdruck werden Felder versetzt markiert, in der Regel baulich abgesichert und die Gestaltungselemente angepasst.
- $V_{85} > 45$  km/h: oben aufgeführte Massnahmen sowie weitere bauliche Verkehrsberuhigungselemente

Die Geschwindigkeitsmessungen haben V<sub>85</sub>-Werte von 28 km/h an der Niederwiesstrasse, 38 km/h an der Lindenstrasse sowie 36 km/h an der Mühlastrasse und dem Gasterweg ergeben. Alle Strassen - mit Ausnahme der Niederwiesstrasse - fallen in die zweite Kategorie. Eine reine Signalisation der Tempo-30-Zone sowie einfache Massnahmen wie beispielsweise die Markierung von «30» oder einzelnen FGSO<sup>1</sup>-Markierungen als Erinnerung reichen erfahrungsgemäss aus, wenn die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten unter 40 km/h (V<sub>85</sub>) liegen. Es sind daher kaum baulichen Massnahmen im Strassenraum notwendig.

Auf der Linden- und der Zeughausstrasse können ergänzende Verkehrsberuhigungs- und/oder Gestaltungselemente jedoch durchaus Sinn machen, um die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker zu erhöhen und das Geschwindigkeitsniveau zusätzlich zu senken.

---

<sup>1</sup> FGSO = Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen gemäss VSS-Norm 40 214

#### 4.7 Unfallauswertung

Vom 01.01.2016 bis 31.12.2020 wurden im Untersuchungsperimeter vier Unfälle polizeilich registriert. Zwei ereigneten sich im Quartier «Tönierwies» und zwei im Quartier «Rotfarb».



Abb. 9. Übersicht polizeilich registrierte Unfälle (2016 - 2020), Quelle: Kantonspolizei St. Gallen

| Nr. | Unfalltyp / Hauptursache                                                | Fahrzeugart       | Verletzungsgrad    | Bemerkungen            | Jahr |
|-----|-------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|------------------------|------|
| 1   | Frontalkollision – Streifen mit Gegenverkehr                            | PW<br>PW          | Nur Sachschaden    | Einwirkung von Alkohol | 2020 |
| 2   | Schleuder- oder Selbstunfall – Kollision mit Hindernis auf der Fahrbahn | Velo              | 1 Leichtverletzter |                        | 2020 |
| 3   | Parkierunfall – Kollision mit anderem Verkehrsteilnehmer                | Lieferwagen<br>PW | Nur Sachschaden    | Mangelnde Fahrpraxis   | 2017 |
| 4   | Auffahrunfall – Aufprall auf stehendes Fahrzeug beim Rückwärtsfahren    | Lieferwagen<br>PW | Nur Sachschaden    |                        | 2017 |

Die Auswertung der Unfälle innerhalb des Quartiers «Tönierwies» (orange) lässt sich wie folgt zusammenfassen.

Zwei polizeilich registrierte Unfälle im Bearbeitungsperimeter davon:

- 0 Unfälle mit Fussgängerbeteiligung
- 1 Unfall mit Fahrradbeteiligung
- 0 Unfälle mit einer schwerverletzten Person
- 1 Unfall mit leichtverletzten Personen

#### **Fazit der Unfallauswertung**

Die polizeilich registrierten Unfälle ereigneten sich an unterschiedlichen Orten. Es ist keine Unfallhäufung feststellbar. Es handelt sich jeweils um sehr unterschiedliche Unfalltypen mit verschiedenen Ursachen. Die Verschuldung begründet sich hauptsächlich in menschlichem Fehlverhalten und zeigt keine Mängel an der Infrastruktur auf. Aufgrund der kleinen Unfallmenge können keine Zusammenhänge abgeleitet werden. Vier polizeilich registrierte Unfälle innerhalb von fünf Jahren im Bearbeitungsperimeter stellen keine auffällige Anzahl dar. Allerdings kommt es in Wohn- und gerade in Schulquartieren häufig zu risikobehafteten Situationen ohne Unfallfolge, die nicht polizeilich registriert sind und daher in keiner Statistik erscheinen.

An der Weinbergstrasse befindet sich das Schulhaus Weinberg, in dem Unterricht für Primarschul-, aber auch Kindergartenklassen durchgeführt wird. Somit sind durch die Quartiere «Tönierwies» und «Rotfarb» regelmässig Schulkinder und Kindergärtler unterwegs. Diese sind im Umgang mit dem Strassenverkehr noch nicht geübt und haben Mühe, Geschwindigkeiten und Distanzen richtig einzuschätzen. Das besondere Schutzbedürfnis auf einem Schulweg erfordert eine erhöhte Verkehrssicherheit.

#### **4.8 Sicherheitsdefizite**

An folgenden Knoten innerhalb des Quartiers sind die erforderlichen Sichtweiten nicht gegeben:

- Weinbergstrasse / Weinbergstrasse
- Weinberg- / Niederwies- / Weinrebstrasse
- Niederwies- / Tönierstrasse
- Tönierstrasse / Tönierweg
- Tönier- / Rietstrasse
- Weinreb- / Rietstrasse
- Zeughaus- / Breitenstrasse
- Bohl- / Bohlstrasse

Die Sicht wird häufig durch Bepflanzung, Gartenzäune oder Böschungen behindert. Beim Knoten Niederwies- / Tönierstrasse sind zudem wegen der Kuppe Fahrzeuge oder Hindernisse auf der Fahrbahn nicht rechtzeitig erkennbar.





Abb. 10. Sicht aus Tönierstrasse auf Knoten Tönier- / Niederwiesstrasse

Nur auf der Zeughaus- / Niederwies- und Lindenstrasse sowie Teilen der Weinreb- und Bohlstrasse ist ein Trottoir im Quartier vorhanden. Der Fussverkehr wie auch Kinder auf dem Schulweg sind sonst mit dem motorisierten Individualverkehr und den Velofahrenden auf einer Fläche unterwegs. Dies führt zu vielen Konflikten und gerade Schulkinder sind aufgrund der Hecken, Mauern / Zäune und sonstiger Sichteinschränkung nur schlecht im Strassenraum wahrnehmbar.

Auf der Zeughausstrasse wird immer wieder wild parkiert, so dass durch die abgestellten Fahrzeuge Sichtfelder bedeckt oder der Verkehr behindert wird.



Abb. 11. Strassenraum Zeughausstrasse

#### 4.9 Fazit verkehrsplanerische Analyse

Das Quartier Tönierwies ist überwiegend von Einfamilienhäusern geprägt, die Strassen sind überwiegend schmal und es besteht nur teilweise ein Trottoir, so dass Fuss- und Veloverkehr sich die Fahrbahn mit dem motorisierten Individualverkehr teilen müssen. Aufgrund der Quartierserschliessung als abgeschlossene Einheit wird mit keinem Durchgangsverkehr gerechnet. An den Knoten gilt überall Rechtsvortritt. Die Geschwindigkeitsmessung zeigt auf der Lindenstrasse ein höheres Geschwindigkeitsniveau auf als in den schmaleren Quartierstrassen. Es ist anzunehmen, dass dies auch auf die Zeughausstrasse zutrifft. Hier wird ausserdem oft wild parkiert, so dass es zu Behinderungen von Zufahrten und des Verkehrs kommt. Die Unfallstatistik zeigt keine Unfallohäufungen. Trotzdem besteht viel Konfliktpotenzial und gerade für Schulkinder ist ein zusätzlicher Schutz erforderlich.



## **5. Beurteilung Eignung der Tempo-30-Zone**

### **5.1 Mögliche Auswirkung der Tempo-30-Zone auf die Ortschaft**

Die geplante Tempo-30-Zone „Tönierwies“ liegt in einem klar begrenzten Gebiet zwischen der Bahnlinie, der Gasterstrasse, dem Zufluss zum Steinenbach und dem Siedlungsrand. Mit vier Eingangsmöglichkeiten in das Gebiet ist der Zugang ebenfalls klar geregelt. Es sind keine negativen Auswirkungen auf die Ortschaft Uznach oder auf einzelne andere Quartiere zu erwarten. Die Strassen im Planungsperimeter dienen nur der Erschliessung der Quartiere, teilweise sind sie gar als Sackgassen ausgebildet. Die gemessene Verkehrsbelastung ist mit einem DTV von 200 bis 400 Fahrzeugen sehr gering. (vgl. Kapitel 4.6). Auf der Weinbergstrasse gibt es bereits seitliche Einengungen, welche den Verkehr stellenweise beruhigen. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich durch die Einführung einer Tempo-30-Zone eine Verschiebung der Verkehrsbelastung einstellt.

### **5.2 Ziele der Tempo-30-Zone**

Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen sollen insbesondere folgende Ziele erreicht werden:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren und wenig routinierten Verkehrsteilnehmenden (v.a. Kinder und ältere Personen)
- Verstetigung des Verkehrsflusses auf tiefem Geschwindigkeitsniveau
- Steigerung der Qualität der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen
- Steigerung der Wohnqualität (Verringerung der Lärm- und Luftbelastung)
- Aufwertung und siedlungsorientierte Gestaltung des Strassenraumes

### **5.3 Notwendigkeit einer Tempo-30-Zone**

Die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier „Tönierwies“ ist aus folgenden Gründen notwendig:

- Gemäss Signalisationsverordnung (Art. 22a) kennzeichnet eine Tempo-30-Zone Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Das Quartier „Tönierwies“ erfüllt diese Voraussetzung, da es sich durch die Perimeterbegrenzung der geplanten Tempo-30-Zone vorwiegend um ein Wohngebiet handelt und einige Strassen kein separates Trottoir aufweisen.
- Das Geschwindigkeitsniveau ist mit einem  $V_{85}$  von 28 – 38 km/h bereits sehr niedrig, dennoch haben die sich in den Quartierstrassen (mehrheitlich ohne Trottoir) bewegenden Schulkinder ein erhöhtes Schutzbedürfnis. Da es in den beiden Quartieren wegen Nutzungen wie Gewerbe, Zeughaus, Tierarzt etc. auch quartierfremder Verkehr hat, macht die Einführung einer Tempo-30-Zone durchaus

Sinn. Es können keine anderen, geeigneten Massnahmen getroffen werden, um das Schutzbedürfnis flächendeckend zu gewährleisten.

#### **5.4 Zweckmässigkeit einer Tempo-30-Zone**

Die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier „Tönierwies“ ist aus folgenden Gründen zweckmässig:

- Auf den Strassen im Planungsgebiet kann durch die Einführung einer Tempo-30-Zone zusammen mit den vorgesehenen zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen eine effektive Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus erreicht werden. Dadurch kann die Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmenden gesteigert werden.
- Die Signalisationsänderung und die zusätzlichen verkehrsberuhigenden Massnahmen zeigen dem Fahrzeuglenker auf, dass die Strassen verschiedene Ansprüche befriedigen müssen. Denn einerseits bleibt die Funktion als Erschliessungsstrasse bestehen, andererseits wird den erhöhten Anforderungen an die Wohn- und Aufenthaltsqualität Rechnung getragen.
- An der Weinbergstrasse in der Nähe des Schulhauses Weinberg gibt es bereits seitliche Einengungen, welche verkehrsberuhigend wirken. Es ist daher zweckmässig, auch andere Strassen im Quartier verkehrsberuhigt auszugestalten und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mittels einer Tempo-30-Zone herabzusetzen.

#### **5.5 Verhältnismässigkeit einer Tempo-30-Zone**

Die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier „Tönierwies“ ist aus folgenden Gründen verhältnismässig:

- An den Strassen in der geplanten Tempo-30-Zone sind bauliche Massnahmen wie das Erstellen zusätzlicher Trottoirs um dem besonderen Schutzbedürfnis von Kindern und älteren Menschen gerecht zu werden sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen, nicht verhältnismässig. Dazu müsste zusätzlich Land erworben werden, was aufgrund des angestrebten nachhaltigen Umgangs mit dem Boden nicht sinnvoll ist und aufgrund der teilweise beengten Platzverhältnisse neue Probleme schafft.
- Es ist davon auszugehen, dass auf einigen Strassenabschnitten im Planungsgebiet bereits heute nicht 50 km/h schnell gefahren wird. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h hat für den motorisierten Verkehr aufgrund der kurzen Wege nur einen sehr geringen Zeitverlust zur Folge.
- Die baulichen Massnahmen sind mit einem vertretbaren Aufwand umsetzbar.

#### **5.6 Fazit der Beurteilung**

Die Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sind unseres Erachtens erfüllt. Das Gutachten zeigt

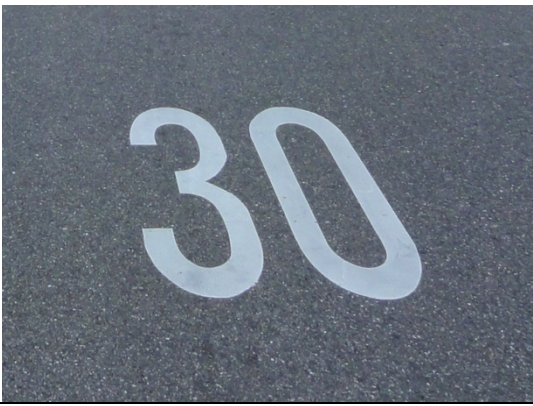
auf, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier „Tönierwies“ notwendig, zweck- und verhältnismässig ist. Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und den zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen wird die Erreichung der gesetzten Ziele angestrebt.

Die Stichstrasse Im Bohl ist nicht mit dem Rest des Quartiers verbunden und da es sich nur um eine sehr kurze Sackgasse mit wenig Wohneinheiten handelt, wäre die Einführung einer Tempo-30-Zone für diese unverhältnismässig. Aus diesem Grund wird empfohlen hier auf eine Geschwindigkeitsreduktion zu verzichten.

## 6. Massnahmen

### 6.1 Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung

Gemäss Art. 4 und 5 der "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" des UVEK werden in Tempo-30-Zonen Massnahmen in Bezug auf das Verkehrsrecht und die Gestaltung des Strassenraums gefordert:

| Forderung aus der Verordnung                                                                                                                                                                                                            | Beispiel für Massnahme                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.</p>       |   |
| <p>Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.</p>                                                                                                             |  |
| <p>Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.</p> |  |

Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.



Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.





## 6.2 Geplante Massnahmen

--> vgl. Anhang 3 und Massnahmenplan in Beilage 1

### Übergang zwischen übrigem Strassennetz und Tempo-30-Zone

Die drei Übergänge vom übrigen Strassennetz in die geplante Tempo-30-Zone werden mit dem Zonensignal "Tempo-30-Zone" bzw. dem Ende-Zonensignal "Ende Tempo-30-Zone" signalisiert und zusätzlich mit einer Markierung "Zone 30" versehen. Es ist darauf zu achten, dass im Einmündungsbereich ein Fahrzeug vor dem Eingangstor auf der Quartierstrasse warten kann, damit der Verkehr auf der Gasterstrasse nicht behindert wird.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, wie das Eingangstor gestaltet werden kann. Idealerweise wird bei allen künftigen Tempo-30-Zonen im Gemeindegebiet die gleiche oder eine möglichst ähnliche Gestaltung verwendet, um einen Wiedererkennungseffekt zu schaffen. Dies können zum Beispiel Stelen oder auf Poller platzierte Signale sein. Ebenfalls möglich wäre die Kombination mit einer Abweislinie oder einer baulichen Einengung.



Abb. 12. Eingangstor mit Poller (links) und Stele auf baulicher Einengung mit Abweislinie (rechts)

Beim Zoneneingang Rietstrasse wird aufgrund der Steigung auf eine Einengung verzichtet, damit der Verkehr im Einmündungsbereich nicht zusätzlich behindert wird.

### Rechtsvortritt

Im Quartier gilt bereits an allen Knoten Rechtsvortritte. Eine Umgestaltung bzw. Änderung der Vortrittsregelung an den Knoten ist deshalb nicht notwendig. Für die Verbesserung der Wahrnehmbarkeit werden die Knoten mit der Markierung «Rechtsvortritt» versehen. Die notwendigen Sichtweiten sind aber in vielen Fällen nicht gegeben. Wo möglich sind dieser sicherzustellen, dafür müssen Begrünung auf Privatgrundstücken zurückgeschnitten und ev. Zäune oder Hecken angepasst werden.

### Fussgängerstreifen

In der geplanten Tempo-30-Zone gibt es heute keine Fussgängerstreifen, daher muss auch kein Fussgängerstreifen aufgehoben werden. Die Fussgängerstreifen auf der Gasterstrasse bleiben unverändert.

#### **Besondere Markierung**

① In der geplanten Tempo-30-Zone werden an verschiedenen Stellen "30"-Markierungen angebracht. Dies sind sich wiederholende Markierungen, welche den Zonencharakter verdeutlichen und die Erinnerung an die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aufrechterhalten.

#### **Weitere Massnahmen**

Aufgrund der gemessenen Fahrgeschwindigkeiten sind – damit die neu angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von den Fahrzeuglenkenden auch eingehalten wird – weitere Massnahmen auf der Zeughaus- und Lindenstrasse notwendig.

② Es werden zusätzlich seitliche Einengungen auf der Lindenstrasse und der Zeughausstrasse erstellt. Diese werden versetzt angeordnet, damit die Fahrgeschwindigkeit durch eine Verschwenkung des Fahrwegs und im Kreuzungsfall durch Abwarten des vortrittsberechtigten Gegenverkehrs gesenkt wird.

③ An den Knoten werden für die bessere Wahrnehmbarkeit Rechtsvortritte markiert.

④ Um das wilde Parkieren auf der unübersichtlichen Zeughausstrasse zu unterbinden, ist ein beidseitiges Parkverbot vorgesehen.

⑤ Auf der Bohlstrasse wird das bestehende Parkverbot aufgehoben und der Strassenabschnitt in die Parkverbotszone integriert.

⑥ An den Knoten werden für die bessere Wahrnehmbarkeit Rechtsvortritte markiert.

Sollte die Erfolgskontrolle nach einem Jahr zeigen, dass wider Erwarten noch zu schnell gefahren wird, muss mit zweckmässigen Massnahmen nachgerüstet werden. Eine mögliche Massnahme wäre alle Rechtsvortritte mit Markierungen zu verdeutlichen, um deren Wahrnehmbarkeit zu verbessern und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren.

## **7. Öffentlichkeitsarbeit und Publikation**

Die Gemeinde Uznach wird nach der Vorprüfung der Kantonspolizei St. Gallen eine Informationsveranstaltung für die betroffenen Anwohnerschaft durchführen.

## **8. Fazit / Wirkungsanalyse / Controlling**

Die vorgesehenen Massnahmen sind für die Einführung der Tempo-30-Zone "Tönierwies" zweckmässig. Aufgrund der heutigen Fahrgeschwindigkeiten auf der Zeughaus- und Lindenstrasse ist es wichtig, dass bauliche Massnahmen ergriffen werden, welche die Geschwindigkeit tatsächlich reduzieren. Dabei sind so wenige Massnahmen wie möglich, jedoch so viele – wie für die Reduktion der Geschwindigkeit notwendig – zu erstellen.

Gemäss Art. 6 der "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" des UVEK sind die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Dazu sind ein Jahr nach Umsetzung der Tempo-30-Zone wiederum Nachmessungen durchzuführen. So können die gefahrenen Geschwindigkeiten und insbesondere der für die Beurteilung wichtige Wert  $V_{85}$  ermittelt werden. Liegt der  $V_{85}$  über 35 km/h, sind ergänzende bauliche Massnahmen zu ergreifen

Rapperswil-Jona, 04. Juli 2022  
2094.01 / rku, sg

### **Anhang**

- Anhang 1: Ergebnis Geschwindigkeitsmessung/Verkehrszählung vom 31.08.2021 – 07.09.2021 CRMV, dat. 08.09.2021
- Anhang 2: Fotodokumentation inkl. Übersichtsplan Fotostandorte, Plan Nr. 2094.01-03, dat. 04.07.2022
- Anhang 3: Übersicht Signalisation und Massnahmen, Plan Nr. 2094.01-04, dat. 04.07.2022
- Anhang 4: 4/1 Massnahmen Markierungen  
Plan Nr. 2094.01-05a, dat. 04.07.2022
- 4/2 Massnahmen / Seitliche Einengung gepflästert, Situation 1:20  
Plan Nr. 2094.01-05b, dat. 04.07.2022

### **Beilage**

- Beilage 1: Massnahmenplan, Situation 1:1'000, Plan Nr. 2094.01-01, dat. 04.07.2022