

Gemeinde Uznach

Tempo-30-Zone Quartier «Rotfarb»

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
info@asaag.ch

Bearbeitung:

Rebekka Künzli

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	5
2. Grundlagen	5
2.1 Gesetzliche Grundlagen	5
2.2 Empfehlungen, Richtlinien, Fachliteratur	6
3. Auftrag und Gebietsabgrenzung	7
4. Verkehrsplanerische Analyse	8
4.1 Zonenplan	8
4.2 Strassenraum und Bebauungsstruktur	8
4.3 Strassenhierarchie	9
4.4 Bestehende Signalisation und Markierung	10
4.5 Fuss- und Veloverkehr	10
4.6 Verkehrserhebung (Motorfahrzeuge)	11
4.7 Unfallauswertung	14
4.8 Sicherheitsdefizite	15
4.9 Fazit verkehrsplanerische Analyse	16
5. Beurteilung Eignung der Tempo-30-Zone	17
5.1 Mögliche Auswirkung der Tempo-30-Zone auf die Ortschaft	17
5.2 Ziele der Tempo-30-Zone	17
5.3 Notwendigkeit einer Tempo-30-Zone	17
5.4 Zweckmässigkeit einer Tempo-30-Zone	18
5.5 Verhältnismässigkeit einer Tempo-30-Zone	18
5.6 Fazit der Beurteilung	18
6. Massnahmen	19
6.1 Notwendige Massnahmen gemäss Verordnung	19
6.2 Geplante Massnahmen	21

7. Öffentlichkeitsarbeit und Publikation	23
---	-----------

8. Fazit / Wirkungsanalyse / Controlling	23
---	-----------

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 «Rotfarb».

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 «Rotfarb».

Das Quartier «Rotfarb» wird im Norden durch die Gasterstrasse, im Westen durch einen Zufluss zum Steinenbach und im Osten durch die Böschstrasse 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 (W2)
- Wohn- / Gewerbezone (WG2/WG3)
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OeBa)
- Grünzone

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

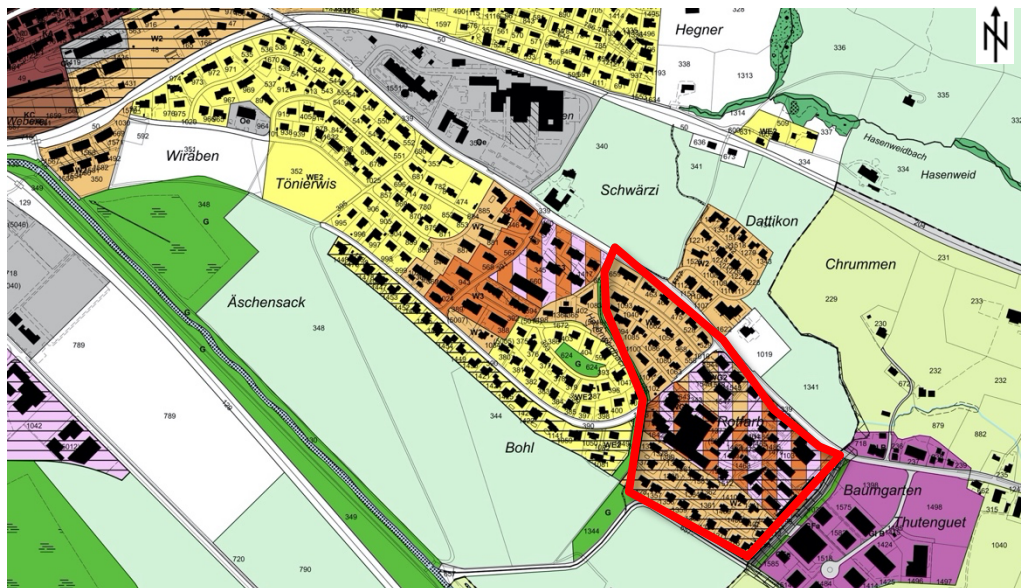


Abb. 2. Zonenplan Gemeinde Uznach

4.2 Strassenraum und Bebauungsstruktur

Im Quartier «Rotfarb» besteht eine Mischung zwischen Einfamilienhäusern, Mehrfamilienhäusern und Gewerbebauten. Die Strassenabschnitte, an die nur Einfamilienhäuser grenzen, sind schmal und siedlungsorientiert. Im Bereich des Gewerbes sind die Querschnitte grosszügiger und der Strassenraum wird von Parkierung gesäumt. Auf der Strasse Rotfarb besteht von dem Gasterweg her ein Fahrverbot. In die Gegenrichtung ist kein Signal vorhanden.



Abb. 3. Gasterweg, Blickrichtung Gasterstrasse (links) Mühlastrasse, Blickrichtung Mühlauweg (rechts)



Abb. 4. Fahrverbot auf der Rotfarb (links) «Freiwillig 30» Hinweis auf der Mühlastrasse (rechts)

4.3 Strassenhierarchie

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

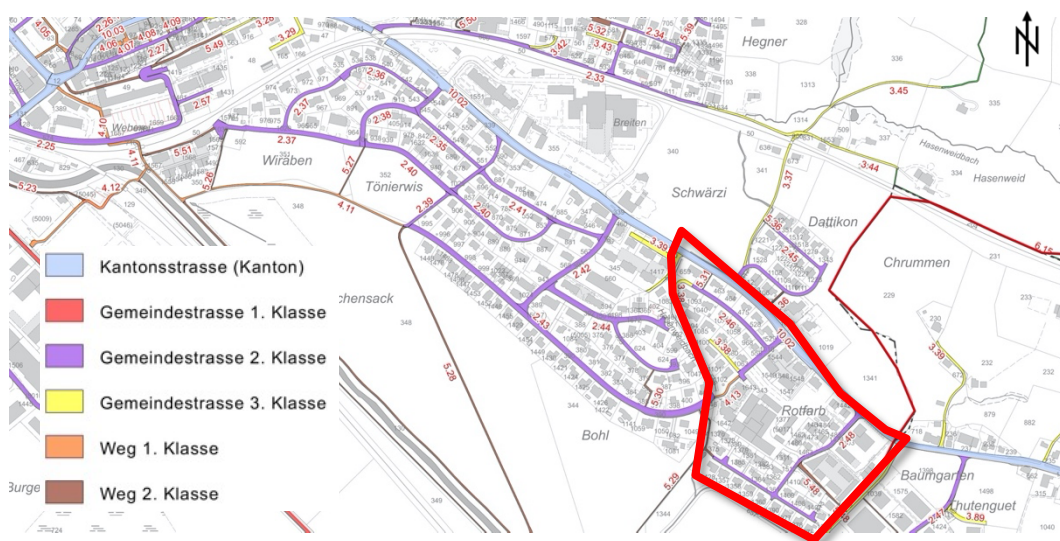


Abb. 5. Strassenklassierung

Strassenklassierungen der *angrenzenden Strassen* an das Planungsgebiet:

- *Gasterstrasse* *Kantonsstrasse 2. Klasse*
- *Böschstrasse (Gemeinde Kaltbrunn)* *Gemeindestrasse 3. Klasse*

Strassenklassierungen der Strassen innerhalb des Planungsgebietes:

- Gasterweg Gemeindestrasse 2. Klasse
- Mühlastrasse Gemeindestrasse 2. Klasse / 3. Klasse
- Mühlaweg Weg 1. Klasse
- Rotfarb-Kanalweg Weg 2. Klasse
- Rotfarbweg Weg 2. Klasse

4.4 Bestehende Signalisation und Markierung

Die Vortrittsregelungen gegenüber der Gasterstrasse sind wie folgt:

- Mühlastrasse: Trottoirüberfahrt
- Gasterweg: Trottoirüberfahrt

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

Strasse	Vortrittsregelung	Fahrbeschränkung	Spezielles
Gasterweg	• Knoten Gasterweg: Rechtsvortritt		
Mühlastrasse	• Knoten Mühlastrasse: Rechtsvortritt		

4.5 Fuss- und Veloverkehr

Durch das Quartier «Rotfarb» führen mehrere Fusswege. Neben den Schulkindern und Kindergärtnern auf dem Schulweg, welche sicher den Hauptanteil des Fussverkehrs ausmachen, sind auch Pendler zur Bushaltestelle «Rotfarb» oder zum / vom Bahnhof unterwegs. Es bestehen weder Wanderwege im Untersuchungsperimeter noch im näheren Umfeld. Über die Mühlastrasse führt ein lokaler Veloweg. Für den Veloverkehr sind keine speziellen Infrastrukturen vorhanden. Er wird im Mischverkehr auf der Strasse geführt.

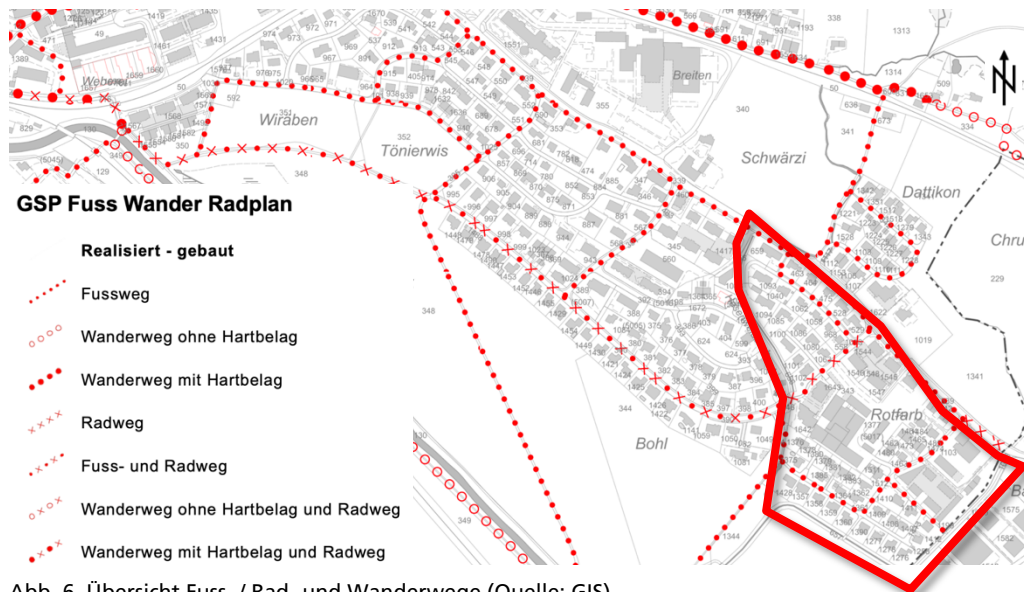


Abb. 6. Übersicht Fuss- / Rad- und Wanderwege (Quelle: GIS)

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

Messresultate

	Richtung	DTV	V₅₀	V₈₅	V_{max}
Niederwiesstr. (1) <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
	Total	194 Fz	24 km/h	28 km/h	35 km/h
	Richtung	DTV	V₅₀	V₈₅	V_{max}
Lindenstrasse (2) <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
	Total	414 Fz	26 km/h	38 km/h	61 km/h
	Richtung	DTV	V₅₀	V₈₅	V_{max}
Mühlaustrasse (3) <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
	Total	402 Fz	30 km/h	36 km/h	50 km/h
	Richtung	DTV	V₅₀	V₈₅	V_{max}
Gasterweg (4) <i>Quartier Rotfarb</i>	R1	215 Fz	28 km/h	33 km/h	48 km/h
	R2	220 Fz	32 km/h	39 km/h	58 km/h
	Total	435 Fz	30 km/h	36 km/h	58 km/h

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_{85} -Werte von 28 km/h an der Niederwiesstrasse, 38 km/h an der Lindenstrasse sowie 36 km/h an der Mühlaustrasse 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 FGSO¹-Markierungen als Erinnerung reichen erfahrungsgemäss aus, wenn die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten unter 40 km/h (V_{85}) liegen. Es sind daher kaum baulichen Massnahmen im Strassenraum notwendig.

¹ FGSO = Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen gemäss VSS-Norm 40 214

4.7 Unfallauswertung

Vom 01.01.2016 bis 31.12.2020 wurden im Untersuchungsperimeter neun Unfälle polizeilich registriert. Fünf davon (1, 4, 5, 7 und 9) ereigneten sich nicht direkt innerhalb des Untersuchungsperimeters, sondern auf der Gasterstrasse. Zwei ereigneten sich im Quartier «Tönierwies» und zwei im Quartier «Rotfarb».

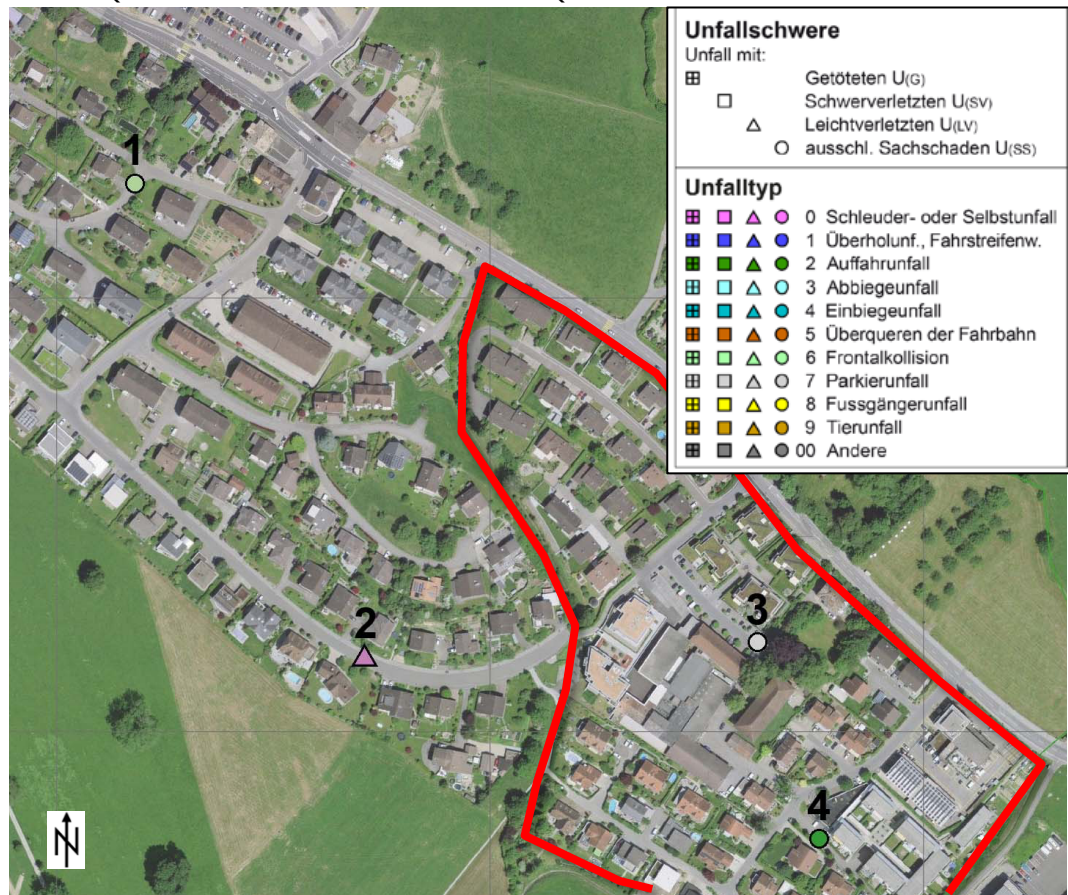


Abb. 8. Übersicht polizeilich registrierte Unfälle (2016 - 2020), Quelle: Kantonspolizei St. Gallen

Nr.	Unfalltyp / Hauptursache	Fahrzeugart	Verletzungsgrad	Bemerkungen	Jahr
1	Frontalkollision – Streifen mit Gegenverkehr	PW 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 PW	Nur Sachschaden	Mangelnde Fahrpraxis	2017
4	Auffahrunfall – Aufprall auf stehendes Fahrzeug beim Rückwärtsfahren	Lieferwagen PW	Nur Sachschaden		2017

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

Zwei polizeilich registrierte Unfälle im Bearbeitungsperimeter davon:

- 0 Unfälle mit Fussgängerbeteiligung
- 0 Unfall mit Fahrradbeteiligung
- 0 Unfälle mit einer schwerverletzten Person
- 0 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:

- Mühlau- / Mühlaustrasse
- Gasterweg / Rotfarb
- Gasterweg / Gasterweg

Die Sicht wird häufig durch Bepflanzung, Gartenzäune oder Böschungen behindert.



Abb. 9. Sicht aus Gasterweg auf Knoten Gasterweg / Gasterweg

Nur teilweise entlang der Mühlastrasse ist ein Trottoir 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. Aufgrund der diversen Nutzungen ist auch mit ortsunkundigen Fahrzeuglenkenden zu rechnen, die sich der kritischen Verkehrssituationen im Quartier nicht bewusst sind.

4.9 Fazit verkehrsplanerische Analyse

Im Quartier Rotfarb besteht eine vielfältige Mischung zwischen Gewerbe, Wohnen und kulturellen Einrichtungen. 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 Quartierschliessung als abgeschlossene Einheit wird mit keinem Durchgangsverkehr gerechnet, aufgrund der Nutzungen ist teilweise aber auch mit ortsunkundigen Verkehrsteilnehmern zu rechnen. An den Knoten gilt überall Rechtsvortritt. Die Geschwindigkeitsmessung zeigt im Quartier Rotfarb ein sehr niedriges Geschwindigkeitsniveau auf, was sich durch die kurzen Strassenstücke, welche in Sackgassen enden erklären lässt. Die Unfallstatistik zeigt keine Unfallohäufungen. Trotzdem besteht aufgrund der nicht gegebenen Sichtweiten viel Konfliktpotenzial und gerade für Kinder auf dem Schulweg 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 „Rotfarb“ liegt in einem klar begrenzten Gebiet. Mit zwei Eingangsmöglichkeiten in das Quartier ist der Zugang ebenfalls klar geregelt. Durch die Einführung einer Tempo-30-Zone 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, und sind alle als Sackgassen ausgebildet. Die gemessene Verkehrsbelastung ist mit einem DTV von ca. 400 Fahrzeugen sehr gering. (vgl. Kapitel 4.6). 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 „Rotfarb“ 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 „Rotfarb“ erfüllt diese Voraussetzung, da es sich durch die Perimeterbegrenzung der geplanten Tempo-30-Zone vorwiegend um ein nutzungsdurchmischtes Gebiet handelt und einige Strassen kein separates Trottoir aufweisen.
- Das Geschwindigkeitsniveau ist mit einem V_{85} von 36 km/h bereits sehr niedrig, dennoch haben die sich in den Quartierstrassen (mehrheitlich ohne Trottoir) bewegenden Schulkinder ein erhöhtes Schutzbedürfnis. Da es in dem Quartier wegen Nutzungen wie Gewerbe, Kulturtreff Rotfarb, Moschee 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 „Rotfarb“ 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.

5.5 Verhältnismässigkeit einer Tempo-30-Zone

Die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier „Rotfarb“ 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 den 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 „Rotfarb“ 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.

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
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.	
Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.	
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.	

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 zwei 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 Widerkennungseffekt 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. 10. Eingangstor mit Poller (links) und Stele auf baulicher Einengung mit Abweislinie (rechts)

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.
- ② An den Knoten werden für die bessere Wahrnehmbarkeit Rechtsvortritte markiert.
- ③ Die heute undeutliche Vortrittsreglung bei der Zufahrt zum Kulturzentrum Rotfarb wird mit der Signalisation «Kein Vortritt» geklärt.

Weitere Massnahmen (bauliche Massnahmen)

Aufgrund der gemessenen Fahrgeschwindigkeiten im Quartier Rotfarb sind keine weiteren baulichen Massnahmen, abgesehen von den Eingangstoren notwendig.

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 die 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 "Rotfarb" zweckmässig.

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 / we / rku

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. 2094.01-06, dat. 04.07.2022
- Anhang 3: Übersicht Signalisation und Massnahmen, Plan Nr. 2094.01-07, 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. 2094.01-02, dat. 04.07.2022