

Gemeinde Eschenbach

Tempo 30 Konzept



18. Januar 2024

Autoren:

Silvan Bodmer, Abteilung Liegenschaften und Strassen

Christophe Schärer, Abteilung Gemeinderatskanzlei

Inhalt

1. Ausgangslage	3
1.1 Rechtliche Grundlagen	3
1.2 Weitere Grundlagen	4
1.3 Auszug aus den gesetzlichen Bestimmungen	4
1.4 Signalisationsverordnung ab 1. Januar 2023	5
2. Zielsetzung	6
3. Nachfrage	6
4. Definition und Bedeutung des Langsamverkehrs	7
4.1 Flächeneffizienz, Gesundheit-, sowie Umweltpolitik	7
4.2 Schulweg, Schulwegsicherheit, Förderung der Bewegung	7
5. Strassenlärm	8
6. Analyse des Ist-Zustand	9
6.1 Umsetzungsperimeter Tempo 30 Zonen und Strecken	10
6.1.1 Ortsteil Eschenbach	11
6.1.2 Ortsteil Goldingen.....	12
6.1.3 Ortsteil St. Gallenkappel	13
6.1.4 Ortsteil Ermenswil	14
6.1.5 Ortsteil Bürg.....	14
6.1.6 Ortsteil Lutschbach	15
6.1.7 Ortsteil Walde.....	16
6.1.8 Ortsteil Neuhaus.....	17
6.1.9 Übrige Ortsteile (Rüeterswil, Oberholz, Diemberg, Betzikon und Hintergoldingen)	18
7. Auswirkungen auf die Bevölkerung, Argumentarium	18
8. Verfahren, Signalisation in Zonen 30	19
8.1 Signale	19
8.1 Verfahren	20
8.1.1 Auflage als Signalisationsverfügung	20
8.1.2 Mitwirkung, öffentliche Auflage.....	21
8.1.3 Allfällige Aufhebung von Fahrverboten.....	21
8.1.4 Nachkontrolle	21
8.3 Gestaltung einer Tempo 30 Zone	21
9. Kosten, Termine	22
9.1 Kosten	22
9.2 Termine	23
Anhang 1, Umsetzungsplan	24

1.1 Jahr 2024	24
1.2 Jahr 2025	24
1.3 Jahr 2026 und ff	25

1. Ausgangslage

Der Gemeinderat hält in seinem Legislaturziel klar fest, dass er ein Tempo-30-Konzept ausarbeiten möchte, welches zukünftig als Leitfaden konsultiert werden kann.

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. Gallens, welches am 6. Dezember 2005 die Anordnung einer Tempo-30-Zone im Quartier Kesselhalden in der Stadt St. Gallen verweigert hatte. Das Bundesgericht bestätigte 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 in seinem Entscheid 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 resp. ein Kurzbericht gemäss SVG und der Verordnung des UNEK über die Tempo-30-Zone zu erstellen.

Bereits seit einigen Jahren hat der Gemeinderat festgestellt, dass in der vereinigten Gemeinde Eschenbach ein grosser Bedarf an Temporeduktionsmassnahmen vorhanden ist. Auf diversen Strassen in den Quartieren führt das erlaubte Tempo 50 zu heiklen Situationen. In Anbetracht des zu verdichtenden Dorfes und der intensiveren Belebung der Quartierzonen wird ein Tempo 30 Konzept unumgänglich. Auch birgt der Schulweg in gewissen Gemeindeteilen grössere Herausforderungen an die zukünftige Verkehrsplanung. Die Abteilung Liegenschaften + Strassen wurde vom Gemeinderat beauftragt die Grundlagen für das Tempo 30 Konzept sowie letztendlich auch das Konzept selbst, zu erstellen. Das Tempo 30 Konzept soll als Grundlage dienen um temporeduzierende Massnahmen und daraus resultierende Umsetzungen herzuleiten und aufzeigen zu können. Im Weiteren soll das Tempo-30-Konzept wie auch das Parkplatzbewirtschaftungskonzept als erste Grundlage für weitergehende Planungen im Bereich Verkehr, Lärm und Bevölkerungsentwicklung dienen. Erst wenn Strassen attraktiv für den Langsamverkehr werden, so werden diese auch stärker durch den LV genutzt. Dies führt dazu, dass mehr Verkehrsteilnehmende innerhalb des Dorfes zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, was sich letztlich positiv auf die Bevölkerung und die Umwelt auswirkt. Neben der Entlastung, führt dies zusätzlich zu einer Verbesserung der Lärmbelastung sowie der Luftqualität und fördert, als Nebenschauplatz, die Begegnungen des Dorflebens.

1.1 Rechtliche Grundlagen

- a) Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (Stand vom 1. Januar 2020)
- b) Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 (Stand vom 1. Januar 2021)
- c) Signalisationsverordnung (SSV); mit Änderung vom 24. August 2022, in Kraft per 1. Januar 2023

- d) Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen; Änderung vom 24. August 2022, in Kraft per 1. Januar 2023
- e) Vernehmlassungsantwort der Regierung des Kantons St. Gallen vom 25. Februar 2022
- f) VSS-Normen
- g) Kantonspolizei St. Gallen; Erläuterndes Schreiben mit dem Titel "Änderungen bezüglich der Gutachtenpflicht im Zusammenhang mit Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen" vom 13. Dezember 2022

1.2 Weitere Grundlagen

- a) BFU; Tempo-30-Zonen; Leitfaden für eine erfolgreiche Einführung

1.3 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)

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.

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.

Stellungnahme des Regierungsrates des Kanton St. Gallen:

Die Regierung des Kantons St. Gallen hat in ihrer Vernehmlassungsantwort vom 25. Februar 2022 dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mitgeteilt, dass sie mit der unterbreiteten Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen im Grundsatz einverstanden ist. Neue Ansätze, um die nachhaltige Verlagerung des Strassenverkehrs zu erreichen, werden von der Regierung des Kantons St. Gallen explizit begrüsst.

1.4 Signalisationsverordnung ab 1. Januar 2023

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 24. August 2022 beschlossen, dass die Behörden Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen ab dem 1. Januar 2023 neu ohne Gutachten einrichten können. Damit baut er bürokratische Hürden ab und vereinfacht die Schaffung von Tempo-30-Zonen. Zudem räumt der Bundesrat den Behörden mehr Ermessensspielraum ein. Sie können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität einführen. Mit der Aufhebung des Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen wird sie gegenstandslos und wird aufgehoben. Nach wie vor erhalten bleibt die Nachprüfpflicht gemäss Art. 6 dieser Verordnung. Die Überprüfung von angeordneten Massnahmen erscheint grundsätzlich angemessen.

Die Behörden müssen die Anordnung einer Tempo-30-Zone nach wie vor verfügen und veröffentlichen. Der Bundesrat bekräftigt, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts auch künftig grundsätzlich Tempo 50 gilt und die heutigen Voraussetzungen für Geschwindigkeitsreduktionen weiterhin beachtet werden müssen. Damit wird sichergestellt, dass die Funktion des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht gefährdet wird und der Verkehr auf diesem übergeordneten Netz bleibt.

Die Rechtsgrundlage für die Erleichterung der Anordnungsbedingungen für Tempo-30-Zonen stellt Art. 32 Abs. 3 SVG. Diese Bestimmung legt fest, dass die vom Bundesrat festgelegte Geschwindigkeit nur auf Grund eines Gutachtens hinauf- oder herabgesetzt werden kann, wobei der Bundesrat Ausnahmen vorsehen kann. Mit diesen Änderungen per 1. Januar 2023 ist diese Ausnahmenkompetenz ausgeschöpft. Noch weitergehende Ausnahmen von der Gutachtenspflicht oder gar ihr gänzlichcs Fallenlassen würden eine Anpassung des Gesetzes bedingen.

Aus dem erläuternden Bericht der Teilrevision der Signalisationsverordnung vom 10. November 2021 ist zu entnehmen, dass das Anliegen, die Anforderungen für die Anordnung zu erleichtern, auch von Verkehrssicherheitsorganisationen unterstützt wird. Es wurde in verschiedenen Stellungnahmen zur Vernehmlassung der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG) und acht Verordnungen formuliert. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) weist auf das hohe Potential von Tempo 30 in Bezug auf die Verkehrssicherheit hin.

Für die Gemeinde Eschenbach bedeutet dies, dass für die Umsetzung auf nicht verkehrsorientierten, also siedlungsorientierten Strassen kein aufwendiges Gutachten mehr erstellt werden muss, was das Verfahren deutlich vereinfacht.

Neu wird unter Art. 1 Abs 9 SSV der Begriff "verkehrsorientierte Strassen" im Strassenverkehrsrecht verwendet und definiert. Der Begriff stammt aus dem Bau- und Planungsrecht und ist heute in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute festgelegt. Die Begriffsumschreibung richtet sich nach der VSS-Norm. Im Wesentlichen handelt es sich um übergeordnete Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind. Sie bilden das übergeordnete Netz.

Auf die Verwendung des Begriffs "siedlungsorientierte Strassen" soll im Verkehrsrecht aber weiterhin verzichtet werden. Aus der Norm ergibt sich, dass alle Strassen entweder siedlungsorientiert oder

aber verkehrsorientiert sind. Im Verkehrsrecht genügt es daher, von "verkehrsorientierten" und "nicht verkehrsorientierten" Strassen zu sprechen.

Unter Art. 2a Abs. 5 und 6 wird der neue Begriff "verkehrsorientiert" verwendet, um zu verdeutlichen, auf welchen Strassen Tempo-30-Zonen gemäss den neuen, erleichterten Bedingungen angeordnet werden können.

Weiter wird die Einschränkung fallen gelassen, dass Tempo-30-Zonen nur auf Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter angeordnet werden dürfen. Diese Einschränkung wurde bereits bisher nur beschränkt angewandt und entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen nach ausgedehnten Zonen. Auch die Einschränkung gemäss Abs. 6, wonach Hauptstrassenabschnitte nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone (z.B. in einem Ortszentrum oder einem Altstadtgebiet) einbezogen werden können wird aufgehoben werden.

2. Zielsetzung

Zielsetzung ist neben der zukünftigen Reduzierung des Unfallrisikos, auch die Lenkung des Verkehrs. Das Konzept soll so ausgearbeitet sein, dass die Erarbeitung eines Massnahmenkatalogs daraus erfolgen kann. Es wird angestrebt, die Strassenverkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern und dem Langsamverkehr (LV) seine Rolle als gleichberechtigte dritte Säule des Gesamtverkehrssystems (MIV, ÖV, LV) korrekt zuzusprechen. Massnahmen daraus sollen bereits aus dem Konzept abgeleitet werden können. Bezugnehmend auf die Lärmreduktion wird das Thema Lärm zwar am Rande thematisiert, jedoch nicht vertieft auf dieses eingegangen. Weitergehend soll eine Basis für eine gewisse Motivation der Bevölkerung in Bezug auf ein nachhaltiges und ökologisches Miteinander und eine generelle Aufwertung der Gemeinde Eschenbach gelegt werden. Aus diesem Konzept soll ein klarer Umsetzungssperimeter definier- und planbar werden, sodass die Umsetzungen der Massnahmen einem roten Faden folgen, welcher bei der Bevölkerung auf Nachvollziehbarkeit und Zustimmung stösst.

3. Nachfrage

Grundsätzlich besteht in der Gemeinde Eschenbach weder ein Konzept noch ein Reglement, wie mit Temporeduktionen und Verkehrsberuhigungen umzugehen ist. Bis heute ist es Usanz, den neu gebauten Strassen in der Planung gewisse Tempo reduzierende Massnahmen zuzugestehen, sodass diese zu einem späteren Zeitpunkt mit Tempo 30 markiert hätten werden können. Leider wurde dies nicht ganz konsequent gelebt und so gibt es heute einige "zum Teil" verkehrsberuhigte Strassen, welche jedoch wegen zu wenig weitgreifenden Massnahmen und einer fehlenden Signalisation, nicht immer die versprochenen Erfolge liefern. Eine grosse Nachfrage besteht vor allem rund um den Dorfkern Eschenbach, wo durch die bereits eher dichte Bebauung die Quartierstrassen dementsprechend stärker ausgelastet werden. Auch sind bereits einige Anregungen und Wünsche aus der Bevölkerung eingegangen, welche nun gebündelt in dieses Konzept einfließen sollen. Da in den vergangenen zwei Jahren enorm viele Anliegen aus der Bevölkerung an die Gemeinde gekommen sind und der Tatsache, dass mit einer überschaubaren Opposition zu rechnen ist, wurde auf die Bildung einer Bevölkerungsarbeitsgruppe verzichtet.

4. Definition und Bedeutung des Langsamverkehrs

Langsamverkehr ist ein Sammelbegriff für alle Arten von Fortbewegung, welche auf reiner Muskelkraft oder unterstützter resp. potenziierter Muskelkraft wie zum Beispiel E-Bikes basieren. Neben den beiden grossen Gruppen "Radverkehr und Fussverkehr" sind im LV auch alle fahrzeugähnlichen Geräte (fäG) wie Trottinett, Skateboards oder Inlineskates mitgemeint. Mofas und Motorräder bilden keinen Bestandteil des LV.

4.1 Flächeneffizienz, Gesundheit-, sowie Umweltpolitik

In der gesamten Schweiz sind bereits etwa 2 % Fläche mit Verkehrsanlagen überbaut, im Vergleich zum MIV (Motorisierter Individualverkehr) und zum ÖV (Öffentlicher Verkehr) ist der LV extrem flächeneffizient. So können bereits auf einem 2.00 Meter breitem Gehweg bis zu 2'000 Personen innerhalb einer Stunde komfortabel frequentieren. Ein Strassenkörper mit der gleichen Kapazität weist bereits eine Breite von 3.50 Meter auf. Wobei berücksichtigt werden muss, dass es sich hierbei lediglich um eine Fahrspur handelt und für Gegenverkehr mit der gleichen Frequentierung wie beim Gehweg, eine Gesamtbreite von 7.00 Meter notwendig wäre. Ein hoher Anteil von LV entlastet zudem die Verkehrsflächen für den MIV, wodurch dem steigenden Flächenbedarf entgegengewirkt wird.

Durch die auf Muskelkraft basierende Fortbewegung kann zumindest der Bedarf an Primärenergie reduziert werden. Mit steigendem LV-Anteil können die CO₂-, Schadstoff-, sowie Lärmemissionen reduziert werden.

In den meisten Industrienationen ist der Bewegungsmangel der Bevölkerung bereits bekannt und stellt ein immer grösser werdendes Problem dar. Bereits heute ist Bewegungsmangel einer der häufigsten veränderbaren Gründe für koronare Herzkrankheiten. Der LV wirkt sich positiv auf diesen Umstand aus, Zufussgehende und Radfahrende erreichen einen erheblichen Anteil der empfohlenen täglichen Bewegungsdauer im Rahmen ihrer Mobilität.

4.2 Schulweg, Schulwegsicherheit, Förderung der Bewegung

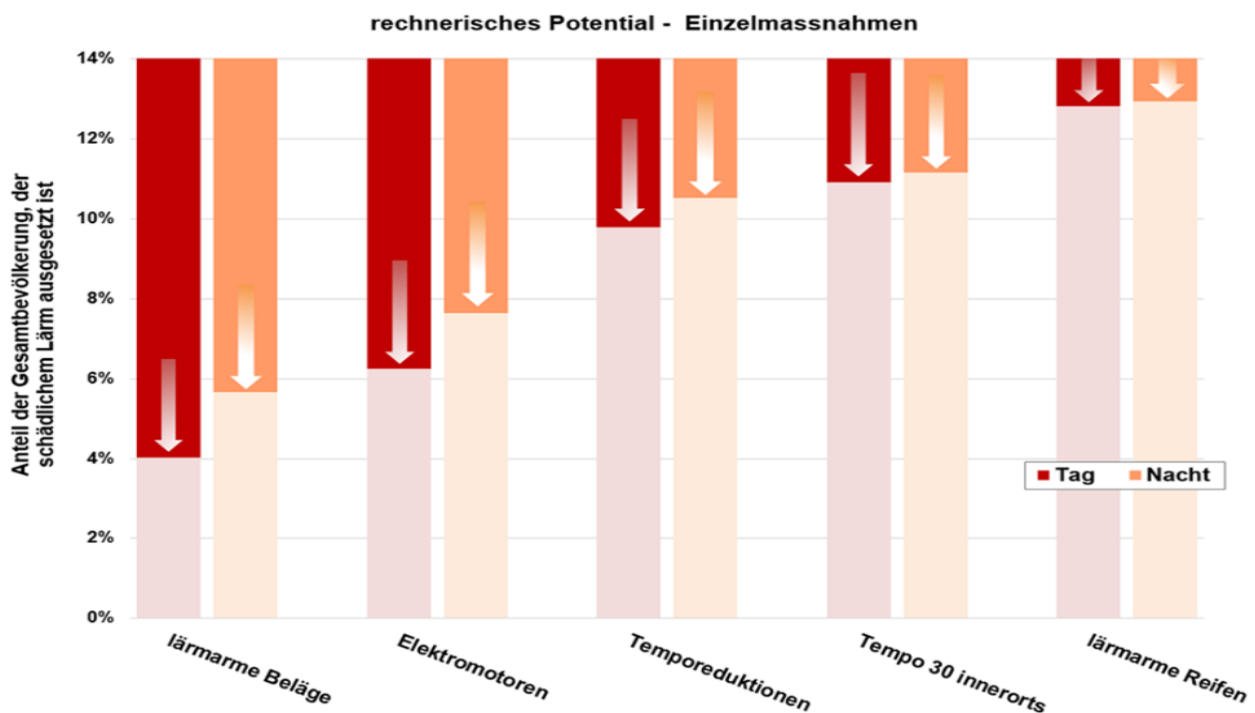
Der Schulweg stellt für viele Kinder einen wichtigen Grundstein für die erste Unabhängigkeit dar. Auch in der Gemeinde Eschenbach ist bekannt, dass Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren werden. Neben dem Entzug oder der Erfahrung einer ersten Unabhängigkeit wird dem Kind auch noch die Bewegung, welches auf dem Schulweg verrichten würde, geraubt. Durch die Häufung dieser "Elterntaxis" wird zudem der Schulweg für jene Kinder, welche sich im LV bewegen, gefährlicher. Da wie bereits unter Punkt 4.1 erwähnt der Bewegungsmangel ein grosses Problem darstellt ist es unumgänglich, den Schulweg sicher und attraktiv zu gestalten. Dies kann als aktive Förderung des LV bezeichnet werden. Im Bereich von sensiblen Anlagen (z.B. Schulhäusern) ist dem LV zudem eine erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

5. Strassenlärm

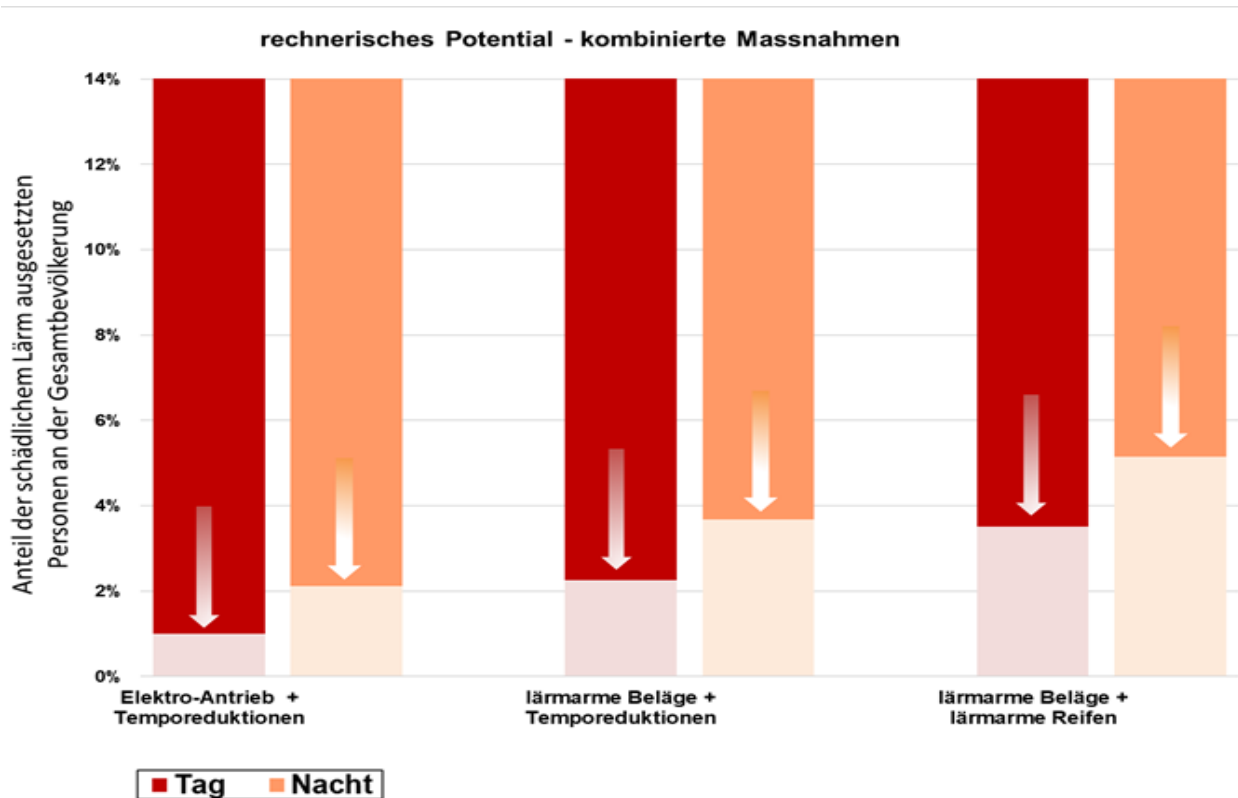
In der Schweiz sind rund 14% der Bevölkerung übermässigem Strassenlärm ausgesetzt. Das Mittel- bis Langfristig Lärm sich negativ auf die Gesundheit eines Menschen auswirken kann, ist längst wissenschaftlich bewiesen. Lärm lässt sich auf verschiedene Arten reduzieren, wobei die Reduktion wenn möglich, an der Quelle, zu priorisieren ist. Dabei sind folgende Massnahmen besonders wirkungsvoll:

1. Lärmarme Beläge
2. Reduktion Motorengeräusche
3. Temporeduktion

Ab einer Geschwindigkeit von ca. 25km/h ist, konstante Fahrweise vorausgesetzt, das Reifen-Fahrbahn-Geräusch bei einem Auto die dominante Lärmquelle. Die einfachste Massnahme den Lärm signifikant zu reduzieren geht über die Herabsetzung der Geschwindigkeit. So würde eine Temporeduktion von 50km/h auf 30km/h den Geräuschpegel um ca. drei Dezibel verringern. Dies entspräche einer gefühlten Halbierung der Verkehrsmenge. Da die störenden Lärmspitzen überproportional abnehmen würden, geht auch in diesem Fall die subjektive Störwirkung weiter.



Selbstredend ist der Effekt der Lärmreduktion grösser, je mehr Massnahmen kombiniert werden können. So würde eine flächendeckende Temporeduktion auf Tempo 20 sowie der Wechsel bei sämtlichen Fahrzeugen auf Elektroantrieb eine Abnahme der in der Nacht von Lärm betroffenen Personen von 15% auf 2% bedeuten. (vgl. Quelle sonBase: Potential verschiedener Strassenlärmmassnahmen)(Quelle: sonBase: Potential verschiedener Strassenlärmmassnahmen)



(Quelle: sonBase: Potential verschiedener Strassenlärmassnahmen)

6. Analyse des Ist-Zustand

Die vereinigte Gemeinde Eschenbach besteht aus den ehemaligen Gemeinden Eschenbach, Goldingen und St. Gallenkappel. Alle drei Ortsteile weisen eine eigene Charakteristika auf und können separat betrachtet werden. Die Gemeinde Eschenbach verfügt von urbanem Gebiet bis hin zu ganz klaren ländlichen Strukturen über ein weites Portfolio von Wohnformen. Während die urbanen Gebiete unter dem Verkehr der wachsenden Bevölkerung sowie dem Durchgangsverkehr leiden, so sind die ländlichen Regionen innerhalb der Gemeinde stärker durch den Tourismus geprägt. Bis heute gibt es weder eine Tempo 30 noch eine Tempo 20 Zone (Begegnungszone) in der Gemeinde Eschenbach. Einzelne Strassenzüge wurden mit leichten temporeduzierenden Massnahmen saniert und hätten zu einem späteren Zeitpunkt auch als Tempo 30 Zonen oder Abschnitte signalisiert werden sollen. Allgemein ist festzuhalten, dass dem Langsamverkehr und der Lärmbelastung nicht in gleichem Verhältnis Aufmerksamkeit geschenkt wurde, in welchem die Gemeinde gewachsen ist. Die Gemeindeteile und Weiler sind heute unterschiedlich stark von der wachsenden Bevölkerung und dem steigenden Durchgangsverkehr tangiert. Es lässt sich also kein Muster erarbeiten, welches auf die gesamte Gemeinde anwendbar wäre.

6.1 Umsetzungsperimeter Tempo 30 Zonen und Strecken

Da die Strassen eine heterogene Charakteristika aufweisen, wird auch der Umsetzungshorizont für allfällige Massnahmen unterschiedlich gelegt. Die Strassen unterscheiden sich vor allem in Bezug auf die Frequentierung LV, Verkehrsaufkommen, Schulwege, Übersichtlichkeit, Ausmass, Linienführung, Erschliessungsgrössen sowie bestehendes Gefahren- oder Lärmpotenzial. So wird eine Strasse, welche als stark begangenen Schulweg dient und zusätzlich noch ein grosses Quartier erschliesst, höher gewichtet, als Strassen, welche lediglich eine der beiden Charakterzüge aufweisen. Sicherheitsrelevante Defizite im LV führen automatisch zur Aufnahme in die Grüne (Oberste Kategorie). Eine Gefahren-, oder Gefährdungsstatistik konnte nicht beigezogen werden, da solche nicht bei allen Strassen vorhanden sind und somit ein verfälschtes Bild ergeben würden. Daher beruht die Auswertung auf Grund der Strassengeometrie und der Übersichtlichkeit, sowie vorhandenen oder fehlenden Sichtweiten, Gehwegen, etc. Gewisse Strassen sind in zwei, drei oder gar allen vier Kategorien zugeteilt. Ebenfalls wurde die Unfallstatistik der Kantonspolizei beigezogen. Dies hat den Hintergrund, dass lange Strassen in unterschiedliche Abschnitte unterteilt wurden. Hier besteht die Möglichkeit anstelle von Tempo 30 Zonen, mit Tempo 30 Abschnitten zu arbeiten.

Die Strassen wurden in folgende Kategorien eingeteilt:

1. In der Grünen Kategorie sind jene Strassen, welche einen hohen Bedarf an umzusetzenden Massnahmen haben. Primär ist die Umsetzung von einer Temporeduktion auf diesen Strassen zu priorisieren. Hinzu kommt, dass alleinige Änderungen der Signalisation nicht reichen. Strassen in dieser Kategorie erfüllen mindestens in zwei relevanten Bereichen die Charakteristik zur Temporeduktion, sowie Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit des LV. Die Massnahmen auf diesen Abschnitten sind, sowie die eigentliche Temporeduktion, in den kommenden zehn Jahren umzusetzen.
2. Die Gelbe Kategorie deckt alle Strassen der zweiten Priorität ab. Die Strassen sind, anders als die Grüne Kategorie, nicht als vordringlich zu betrachten. Die Umsetzung der Temporeduktion ist umzusetzen, wobei physische Massnahmen zu forcieren sind, allerdings können in Einzelfällen bereits Anpassungen der Signalisation und Markierung angewendet werden. Strassen dieser Kategorie erfüllen mindestens in einem relevanten Bereich die Legitimation zur Temporeduktion. Der Umsetzungshorizont wird auf 20 Jahre festgesetzt.
3. In der orangen Kategorie befindlichen Strassen können Temporeduziert werden, sind jedoch nicht zwingend umzusetzen. Hierbei weisen die Strassen keine grossen Defizite auf. Eine Temporeduktion wäre allerdings auch auf diesen Strassen oder Abschnitten zu begrüssen und ist in jedem Fall Einzel genauer zu prüfen. Die Sinnhaftigkeit zur Temporeduktion ist im Sinne der Ortsplanung ebenfalls gegeben.
4. Strassen der grauen Kategorie erfahren keine Massnahmen. Bei dieser Kategorie ist die Sinnhaftigkeit von temporeduzierenden Massnahmen nicht gegeben. Auf Strassen der grauen Kategorie möchte man bewusst den Verkehr kanalisieren und mittels höheren Tempi den

Verkehr auf diesen lenken. Ebenfalls in der grauen Kategorie befindlich sind die Kantonsstrassen. Diese sind der besseren Lesbarkeit halber ebenfalls eingefärbt, stellen jedoch keinen Bestandteil des Konzepts dar.

Grundsätzlich spricht sich der Gemeinderat dafür aus, auf allen nicht verkehrsorientierten Strassen Tempo 30 einzuführen. In den folgenden Ortsteilen wird jedoch die technische Kategorisierung dargestellt. Die Kantonsstrassen werden ebenfalls farblich dargestellt, sind jedoch nicht Aufgabe der Gemeinde.

6.1.1 Ortsteil Eschenbach

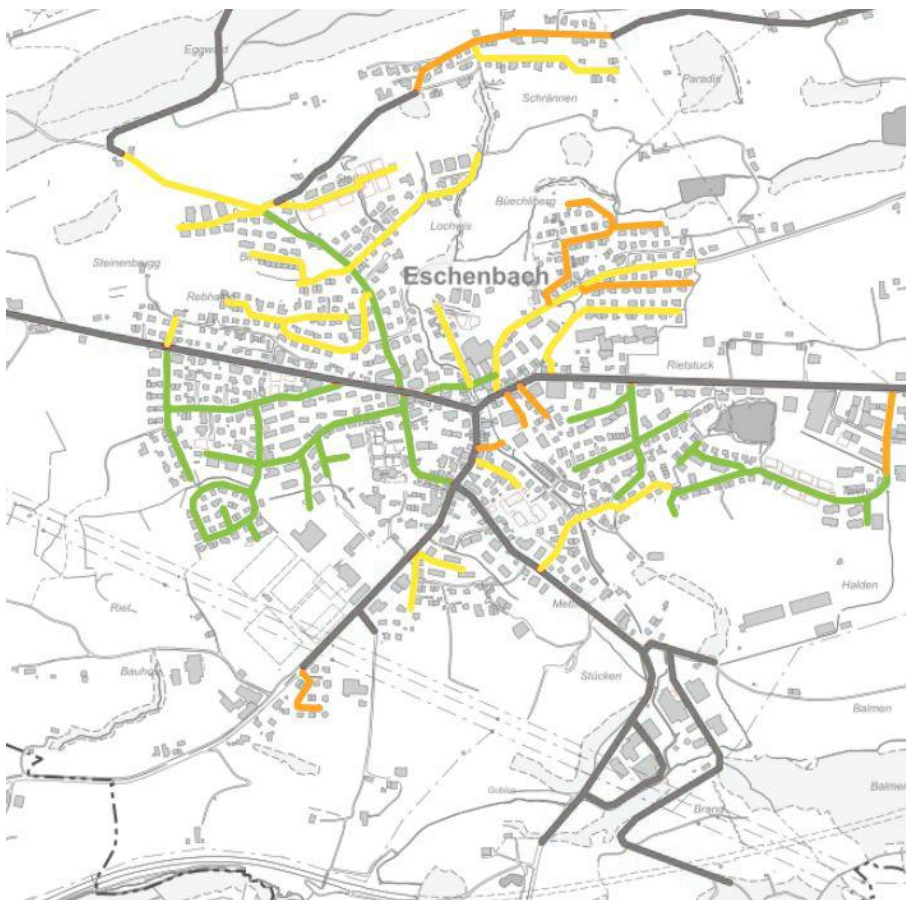


Abbildung 1: Dorfkern Eschenbach (Quelle: Geoportal)

In Abbildung 1 ersichtlich der Dorfkern des Ortsteil Eschenbach. Hierbei sind vor allem die Hauptverkehrsachsen in der grauen Kategorie. Nördlich der Ricken- und Rütistrasse ist lediglich die Binzenstrasse sowie die Rössligass in der grünen Kategorie. Die Binzenstrasse ist bereits baulich so vorgesehen, dass diese als Tempo 30 Abschnitt ausgeschieden werden könnte. Die Rössligass ist als Aggloprojekt der 4. Generation bereits in der Planung. Südlich der Rütli- und Rickenstrasse sind die drei (Speerstrasse, Gütschweg, Mythenstrasse), (Hofacker, Mühle-, Rainstrasse), (Twirrenstrasse) grossen Quartiere in der grünen Kategorie. In der gelben Kategorie sind vor allem jene Quartierstrassen, welche als Stichstrassen (im Vergleich zur Grünen Kategorie), nicht solch grosse Frequentierungen sowohl von Langsamverkehr als auch Motorisiertem Individualverkehr generieren. In der orangen Kategorie sind entweder Strassen, welche Industrie erschliessen (Twirrenstrasse vorderer Bereich) oder durch Ihre baulichen Gegebenheiten (sehr kurz oder bereits durch die

Linienführung beruhigt) nicht zwingend verkehrsberuhigt werden müssen. Beispiel hierfür sind die Alpenblickstrasse, Ufnau, Ebnet, etc. Die Fätzikonerstrasse lässt sich mit den Bewertungskriterien nicht abschliessend kategorisieren. Aus diesem Grund ist diese in einem weiteren Schritt zu prüfen.

6.1.2 Ortsteil Goldingen



Abbildung 2: Goldingen (Quelle: Geoportal)

In Goldingen sind, gleich wie in Eschenbach, vor allem die Hauptachsen in der grauen Kategorie. Weder im Dorf noch in Egligen sind Strassen der grünen Kategorie zu zuweisen. In der gelben Kategorie befindliche Strassen sind die Lindenstrasse, Hubertingerstrasse (Nur bis Zonengrenze), Kirchstrasse, Steigenstrasse und die Mühlestrasse (bis Zonengrenze). Jene Strassen weisen noch gewisse Defizite auf, welche dereinst mittels Temporeduktionsmassnahmen zu eliminieren sind, allerdings ist weder die Frequentierung noch die Strassenlänge ausreichend für eine Kategorisierung in die grüne Kategorie. Neben der Speerstrasse und der Hirzlistrasse ist die Dorfstrasse die einzige orange kategorisierte Strasse. Die Dorfstrasse ist nicht mehr den heutigen Normen entsprechend und müsste bei einer allfälligen Sanierung evtl. ausgebaut werden. In diesem Zuge ist über verkehrsberuhigende Massnahmen nach zu denken. Diese müssten nicht einmal baulicher Natur sein, möglich wäre auch ein signalisierter Tempo 30 Abschnitt.

6.1.3 Ortsteil St. Gallenkappel

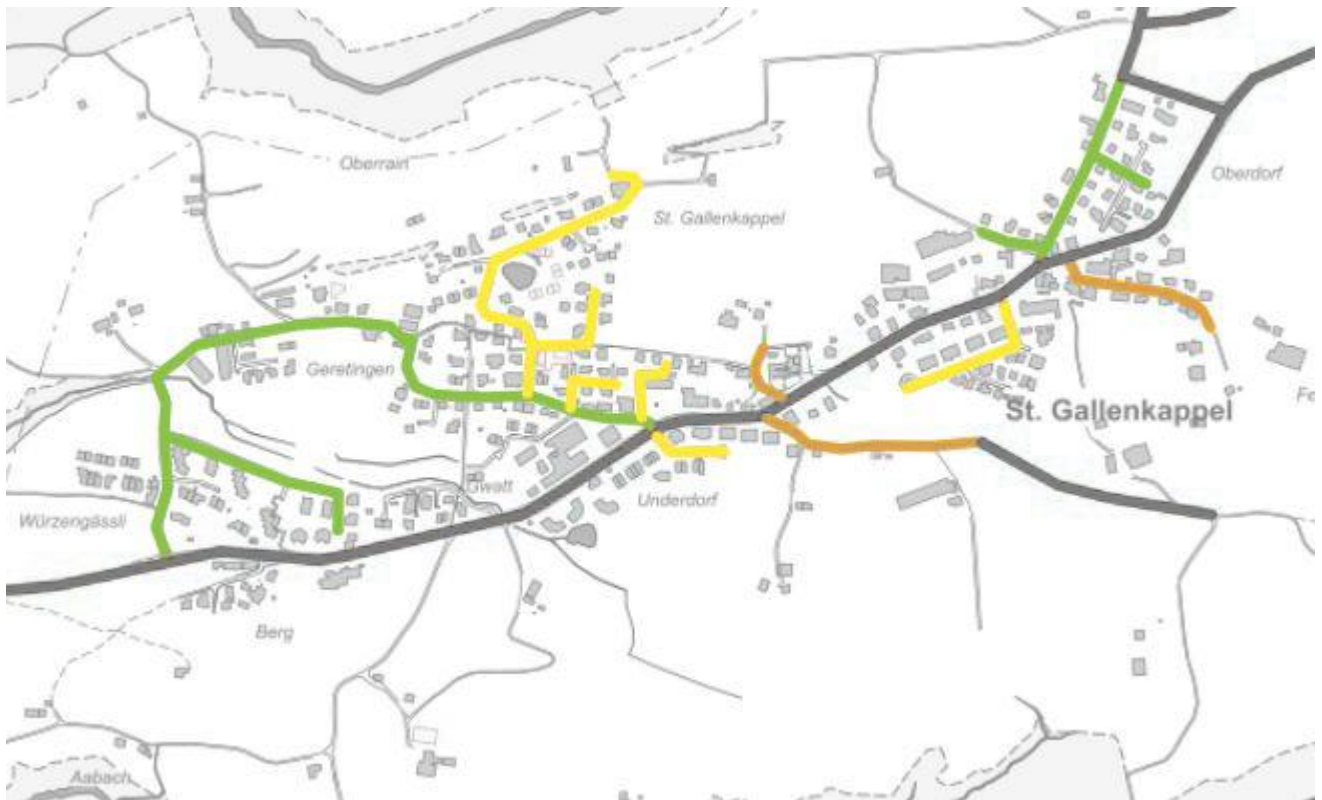


Abbildung 3: St. Gallenkappel (Quelle: Geoportal)

Im Ortsteil St. Gallenkappel sind, wenig überraschend, die Rickenstrasse (Kantonsstrasse) sowie die Hauptachsen in der grauen Kategorie. Insgesamt sind im Ortsteil St. Gallenkappel drei Strassenzüge (Gerendingerstrasse, Bergstrasse, sowie die Rüeterswilerstrasse im untersten Teil) in der grünen Kategorie. Bei der Gerendingerstrasse besteht bereits heute ein Tempo 40 Abschnitt, was bei der Kategorisierung zusätzlich miteinflusst. Bei der Rüeterswilerstrasse liegt ein Gemeinderatsbeschluss vor, welcher darauf hinweist, dass bei einer Sanierung der Strasse zwingend verkehrsberuhigende Massnahmen zu prüfen seien. In der gelben Kategorie sind vor allem die "untergeordneten" Quartierserschliessungsstrassen. Die Oberrainstrasse sowie die Kreuzwiesstrasse erschliessen zwar eine grössere Anzahl Wohneinheiten, sind jedoch baulich entweder genügend übersichtlich oder so unübersichtlich, dass dies bereits temporeduzierend wirkt. In der orangen Kategorie sind die Schmittengasse, der Kirchweg und die Feldstrasse. Diese Strassen generieren weder eine hohe Frequentierung des Langsamverkehrs, noch sind diese von übermässigem motorisiertem Individualverkehr betroffen. Bei einer möglichen Sanierung ist eine Umsetzung von Tempo reduzierenden Massnahmen, und sei es nur eine Signalisationsänderung, zu prüfen.

6.1.4 Ortsteil Ermenswil

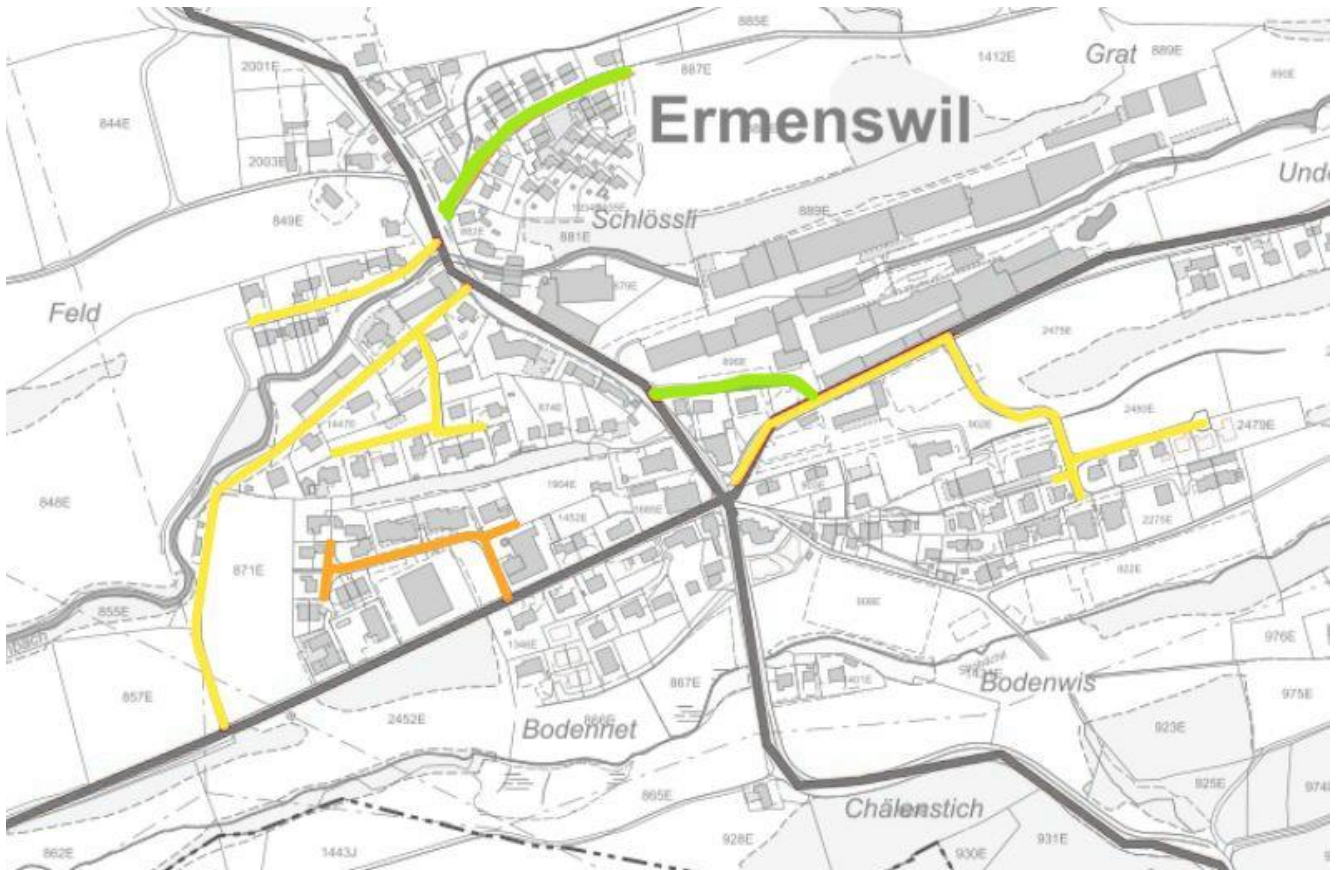


Abbildung 4: Ermenswil (Quelle: Geoportal)

Bis auf die Fabrikstrasse und die Aleestrasse, sind in Ermenswil keine anderen Strassen in der grünen Kategorie. Insgesamt befinden sich vier Strassen (Dreierwaldstrasse, Rössliweg, Rösslihalde, Bachstrasse) in der gelben Kategorie, da sie entweder sehr übersichtlich oder so eng und verwinkelt sind, dass keine hohe Geschwindigkeit gefahren werden kann. Mit der Haselholzstrasse befinden sich eine Strasse in der orangen Kategorie. Da es sich bei der Haselholzstrasse um eine sehr übersichtliche Strasse handelt, ist der Schutz des Langsamverkehrs grundsätzlich ausreichend. Die restlichen Strassen sind solche mit einer übergeordneten Ortsverbindungsfunktion und sollten daher nicht beruhigt werden.

6.1.5 Ortsteil Bürg

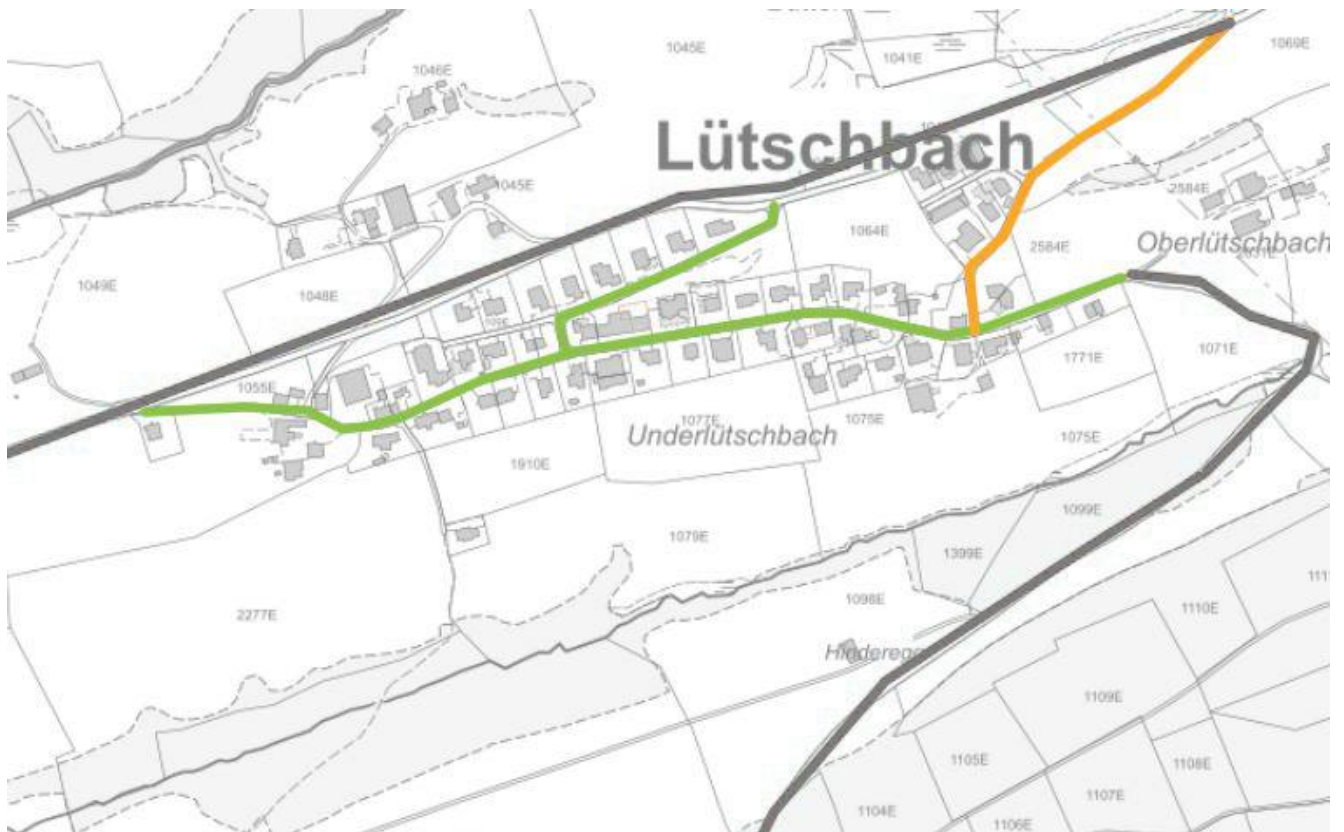
Mit der Delggstrasse befindet sich lediglich eine Strasse in der grünen Kategorie. Im Bereich des Schulhaus Bürg ist eine Verkehrsberuhigung der Delggstrasse zwingend notwendig, allerdings ist der restliche Teil der Delggstrasse (Stollen-Fätzikon-Bürg) in der grauen Kategorie und kann wegen fehlendem Langsamverkehr nicht Verkehrsberuhigt werden. In der gelben Kategorie befinden sich keine Strassen. Mit der Bürg-, Walder- und Dorfstrasse sind die drei Hauptachsen in der orangen Kategorie. Diese verfügen über eine übergeordnete Ortsverbindungsfunktion. Die Schulwegsituation dieser Achsen ist gesondert mit dem Kanton zu betrachten. Die Letzistrasse und die Brunnenstrasse befinden sich ebenfalls in der orangen Kategorie. Es handelt sich bei beiden Strassenzügen um reine Quartiererschliessungsstrasse, welche baulich oder geometriebedingt keine hohen Tempi zulassen.



Abbildung 5: Bürg (Quelle: Geoportal)

6.1.6 Ortsteil Lüttschbach

Der Weiler Lüttschbach ist ein Paradebeispiel für verkehrsberuhigende Massnahmen. Die Binzenstrasse führt direkt durch den Weiler und weist deutliche Sicherheitsmängel auf. Die Strasse ist im vorderen Bereich eher breit, was zu höheren Geschwindigkeiten führt, jedoch wenig übersichtlich und gespickt von Einfahrten der angrenzenden Liegenschaften. Gefährliche Kreuzungssituationen zwischen LV und MIV werden durch diesen Umstand klar gefördert. Mit der Gwandenstrasse liegt eine zweite sehr gerade Strasse in Lüttschbach, bei welcher höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können. Auch diese ist wegen der Einfahrten sehr unübersichtlich. Es befinden sich keine Strassen in der gelben Kategorie. Die in der orangen Kategorie befindlichen Büttenstrasse ist baulich schmal ausgebildet, sodass ein Kreuzen nicht überall möglich ist. Die Einfahrten sind jedoch übersichtlich und allgemein besteht keine akute Gefährdung des LV. Die Lüttschbachstrasse befindet sich dank der klaren Ortsverbindungsfunktion in der grauen Kategorie. Die Lüttschbachstrasse weist jedoch klare Sicherheitsdefizite im Bereich der Breite und V85 auf. Vor allem die Breite stellt ein Problem dar, da die signalisierte Geschwindigkeit bei dieser Kreuzungsbreite schon zu Unfällen geführt hat. Diese Sicherheitsdefizite müssen bei einer allfälligen Strassensanierung gesondert abgehandelt werden.



6.1.9 Übrige Ortsteile (Rüeterswil, Oberholz, Diemberg, Betzikon und Hintergoldingen)

Die Ortsteile Rüeterswil, Oberholz, Diemberg, Betzikon und Hintergoldingen wurden nicht separat betrachtet, da in keinem dieser Ortsteile Massnahmen geplant sind. Aktuell ist mit der Gerstrasse im Oberholz noch ein weiterer Tempo 40 Abschnitt vorhanden. Bei künftigen Strassenbauprojekten in besagten Ortsteilen sind Massnahmen zu prüfen.

7. Auswirkungen auf die Bevölkerung, Argumentarium

Wie im Kapitel 6. inkl. Unterkapitel ersichtlich, sind die Strassen, welche Sicherheitsrelevante Defizite aufweisen und somit Verkehrsberuhigt werden sollen, relativ Zahlreich. Da in der Gemeinde bereits massiver Widerstand gegen einen bestehenden Tempo 30 Abschnitt (Bürgstrasse, Neuhaus) entstanden ist, muss auch mit einer zum Teil durchgezogenen Akzeptanz in der Bevölkerung gerechnet werden. Im oppositionellen Argumentarium sind vor allem drei Aussagen zu berücksichtigen und abzuhandeln.

1. Die Leistungsfähigkeit einer Strasse sinkt, wenn das Tempo von 50 km/h auf 30 km/h reduziert wird. Auch wenn sich die Tempo 30 Zonen und Abschnitte vor allem auf untergeordneten Strassen befinden.
 - a) Gemäss der Studie der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen Köln, (auch auf Schweizer Strassen anwendbar) ist die Leistungsfähigkeit vor allem von der Sättigungsverkehrsstärke einer Strasse abhängig. Die Sättigungsverkehrsstärke hängt vom zeitlichen Abstand der fahrenden Kraftfahrzeuge ab. Bei Einhaltung des Mindestabstandes („halber Tacho in Metern“) liegt der zeitliche Fahrzeugabstand (der auch als Zeitbedarfswert oder Bruttozeitlücke bezeichnet wird) bei Standardbedingungen für Pkw sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 bei 1,8 Sekunden. Somit beträgt die Sättigungsverkehrsstärke bei Tempo 50 wie auch bei Tempo 30 je 2'000 Kfz pro Stunde.
2. Der Zeitverlust auf Tempo 30 Abschnitten und Tempo 30 Zonen ist zu gross. Durch diesen Zeitverlust entstünde ein wirtschaftlicher Schaden.
 - a) Die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 bedeutet einen Zeitverlust von rund zwei Sekunden je 100m gefahrene Strecke. Auf eine Strecke von 500m (Beispiel geplante Reduktion der Binzenstrasse) beträgt der Zeitverlust lediglich rund 10 Sekunden. Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr von 2015 vom Bundesamt für Statistik, beträgt die Durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit aller Fahrten auf allen Schweizer Strassen rund 37.1 km/h. Somit entspricht eine Temporeduktion eher der Norm als der Ausnahme. Der Tag hat 1'440 Minuten, wobei zukünftig mit einem

Zeitverlust von einer Minute zugunsten der Verkehrssicherheit gerechnet werden kann.

3. Eine Reduktion der Geschwindigkeit fördert Lärm und Umwelteinflüsse, da die motorisierten Kraftfahrzeuge nicht mehr im selben Gang gefahren werden können.
 - a) Diese Aussage ist zu Teilen korrekt. Neueste Studien zeigen auf, dass moderne Kraftfahrzeuge so übersetzt sind, dass die idealen Betriebspunkte bei 50 km/h, 80 km/h und 120 km/h liegen. Mit 30 km/h befindet sich das Auto in einem ungünstigen Betriebspunkt, in welchem der Schadstoffausstoss proportional zur gefahrenen Geschwindigkeit grösser sein kann. Dieser Effekt trifft jedoch nur auf sehr langen (mehrere km) Strecken zu. Das Beschleunigen auf Tempo 50 verbraucht im Vergleich zur Beschleunigung auf Tempo 30 ungefähr dreimal so viel Energie (Kraftstoff oder Strom) und verursacht dementsprechend auch dreimal höhere Emissionen. Hinzu kommt, dass bei (immer grösser werdenden Gesamtverkehrsanteil von E-Autos) Elektroautos der Energieverbrauch mit steigender Geschwindigkeit und steigendem Luftwiderstand ebenfalls ansteigt und somit dieser Effekt nicht mehr auftritt.

8. Verfahren, Signalisation in Zonen 30

8.1 Signale

Innerhalb der von Tempo 30 Zonen sind folgende Signale und Markierungen erlaubt.

Zone 30 Tafel

Die Zone 30 muss an deren Eingängen mit einer Zone 30 Tafel (Anfang/Ende) gekennzeichnet werden (diese Übergänge müssen deutlich erkennbar sein).

Vortritt (3.02), Stopp (3.01)

Grundsätzlich gilt der Rechtsvortritt. Vortrittsregelung nur dort, wo es die Sicherheit erfordert.

Fussgänger (1.22. oder 1.23)

Fussgängerstreifen sind in der Regel unzulässig, dürfen aber angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Alle anderen Signale (Parkverbote, Einbahnstrassen, Fahrverbote, Abbiegeverbote, usw.) sind in den Rechtsgrundlagen zur Zone 30 nicht erwähnt und können deshalb auch in Zonen 30 Anwendung finden. Innerhalb von Zonen 30 sind auch Begegnungszonen möglich.

Die neuen Signale "Zone 30" und die Änderung von bestehenden Signalisationen (Aufhebung Kein Vortritt, Stopp, Parkverbote usw.) müssen öffentlich publiziert und aufgelegt werden (Signalisationsverfügung).

Markierung

Markiert darf nur das werden, was erlaubt ist. In der Weisung vom 19. März 2002 des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurden die besonderen Markierungen auf der Fahrbahn abschliessend aufgeführt:

- Zone 30 (bei Zonenanfang)
- 30 (als Wiederholung)
- Rechtsvortrittsmarkierung, dort wo es die Sicherheit erfordert
- Hinweis auf Kinder (Signalbild 1.23 mit Zusatz Schule in Farbe auf Asphalt)
- Verdeutlichung von Vertikalversätzen (weisse Dreiecke oder Schachbrett)

Daneben ist in Zonen 30 die Markierung von Parkfeldern (weiss oder blau) sowie von Sperrflächen zweckmässig. Der Einsatz von Radstreifen und Fussgängerstreifen ist auch möglich, allerdings stellt sich hier die Frage der Wirkung (ev. Eher beschleunigend; ggf. im Widerspruch zum Rechtsvortritt).

In den Weisungen des Bundes ist das Thema Belagswechsel noch nicht abschliessend behandelt. Es ist demzufolge heute noch möglich, statt eines Belagswechsels (z.B. Querpflasterung) einen Farbbalken anzubringen. Dieser darf aber nicht mit einer anderen Markierung oder einem anderen Signalbild verwechselt werden.

8.1 Verfahren

Die folgenden Bestandteile eines Projekts müssen als Strassenbauprojekt während 30 Tagen gemäss Art. 133 / 153 PBG aufgelegt werden:

- Eingangstore auf der Strassenfläche (mobil oder fest)
- Bauliche horizontale Versätze (Pflanzentröge, Rabatten)
- Vertikale Versätze (Knotenhebung, Berliner Kissen etc.)
- Korrekturen des Strassenrands
- Poller (z.B. zum Schutz von Fussgängern)
- Sperren usw.

8.1.1 Auflage als Signalisationsverfügung

Die folgenden Bestandteile eines Projekts müssen als Signalisationsverfügung während xx Tagen aufgelegt werden:

- Signale für den Anfang und das Ende einer Zone 30
- Widerruf von Kein Vortritt- und Stop-Signalen
- Widerruf von Parkierungsverboten

- Widerruf von Abbiege- und Fahrverboten

8.1.2 Mitwirkung, öffentliche Auflage

Das Strassenbauprojekt und die Signalisation ist im Rahmen der Mitwirkung gemäss Strassengesetz des Kantons St. Gallen öffentlich aufzulegen.

Eine später allfällige Aufhebung bestehender Fahrverbote soll zeitlich parallel mit der Auflage des Strassenbauprojekts und der übrigen Signalisationsverfügung, jedoch inhaltlich getrennt, d.h. mit einer separaten Ausschreibung erfolgen.

8.1.3 Allfällige Aufhebung von Fahrverboten

Die Einführung von Fahrverboten ausgenommen der Zubringer geschah, um bestehende Wohngebiete vor quartierfremdem Verkehrs zu schützen. Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone in einem Wohnquartier kann unter Umständen dieses ursprüngliche Ziel ebenfalls erreicht werden. In solchen Fällen ist es sinnvoll und zweckmässig, überflüssige Fahrverbote mit der Einführung der Tempo-30-Zone aufzuheben. Die Situation ist jedoch im Einzelfall genau abzuklären.

8.1.4 Nachkontrolle

Wird eine Tempo-30-Zone angeordnet, so hatte bis anhin nach spätestens einem Jahr eine Nachkontrolle zu erfolgen. Diese musste zeigen und auch bestätigen, ob die angestrebten Ziele mit der Tempo-30-Zone erreicht worden sind. War dies der Fall, so waren gemäss Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zone und Begegnungszonen (Stand 1. Januar 2021) zusätzlich Massnahmen zu ergreifen. Mit der neuen Regelung entfällt bei nicht verkehrsorientierten Strassen auch diese Pflicht.

Einzelne Abschnitte verkehrsorientierter Strassen, die signaltechnisch in angrenzende Tempo-30-Zonen einbezogen werden sollen, müssen weiterhin nach den bisherigen Regeln angeordnet werden und bedürfen dementsprechend ein Verkehrsgutachten.

8.3 Gestaltung einer Tempo 30 Zone

Wie der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen entnommen werden kann, müssen die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone deutlich erkennbar, Ein- und Ausfahrten mit einer kontrastreichen Gestaltung versehen und der Zonencharakter mit besonderen Markierungen verdeutlicht werden.

Zur Grundausstattung einer Tempo-30-Zone gehören in der Regel:

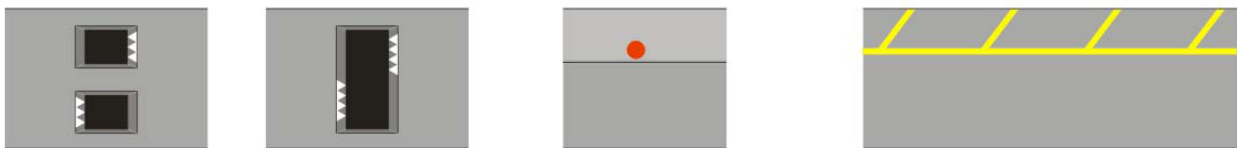
- Eingangstor, nur signalisiert oder Eingangstor Stele, mit Einengung
- Markierung "Schule/Kinder" (wo sinnvoll)

- Markierung "Tempo 30" und "30" (bei Wiederholungen)
- Markierung Rechtsvortritt
- Parkfelder, seitlich versetzt
- Rabatten als wechselseitige Einengung (z.B. auch bei Parkfeldern)

Folgende Beispiele von Signalisationen und Markierungen sind:



In speziellen Fällen können auch vertikale Versätze in Form von Berliner Kissen, Poller (zum Schutz von Fussgängern) oder Fussgänger-Längsstreifen eingesetzt werden (siehe nachfolgende Beispiele):



9. Kosten, Termine

9.1 Kosten

Um eine Grobkostenschätzung vornehmen zu können, müssen im Rahmen der Genehmigung des vorliegenden Konzepts die in Frage kommenden Strassen definiert werden.

Die Kosten für eine Signalisierung einer Siedlungsstrasse kann in groben Zügen wie folgt festgehalten werden:

Was	Preis pro Einheit/Stück
Grundausstattung:	
Eingangstor, nur signalisiert	Fr. 1'500.--
Eingangstor Stele, mit Einengung	Fr. 1'800.--
Markierung "Schule/Kinder"	Fr. 200.--
Rechtsvortrittmarkierung	Fr. 200.--

Markierung "30"	Fr. 50.--
Parkfelder	Fr. 100.--
Einengung mit Pflanzentrog	Fr. 1'500.--
Einengung mit Rabatte	Fr. 5'000.-- (je nach baulicher Ausführung)
Berliner Kissen (Beton-Schwelle)	Fr. 3'000.--
Planungskosten	Abhängig vom Umfang / Anzahl der Strassen

Es ist in der heutigen wirtschaftlichen Lage schwierig abzuschätzen, was die einzelnen Produkte dereinst kosten werden. Ebenfalls ist noch offen, wie viele Quartiere/Siedlungsstrassen eine Tempo-30-Zone erhalten sollen.

9.2 Termine

Das Ziel ist, dass das fertige Tempo 30 Konzept per 20. September 2023 vorliegt und mit der Umsetzung per 01. Januar 2024 begonnen werden kann. Durch den Gemeinderat ist nun der Umsetzungsperimeter sowie der Zeitliche Ablauf der Gesuche zu definieren. Dies hängt auch stark von den Kosten ab, welche letztlich in die Erwägungen miteinfließen sollten. Die genauen Kostenberechnungen können erst bei Festlegung des Umsetzungsperimeters und Umsetzungshorizont errechnet werden.

Anhang 1, Umsetzungsplan

Mit dem Umsetzungsplan soll aufgezeigt werden, welche Strassen oder Quartiere in den kommenden Jahren Temporeduziert werden sollen. Im Jahr 2024 werden lediglich Strassen aufgeführt, welche nur eine Anpassung der Signalisation benötigen. Jene für das Jahr 2025 und fortfolgend werden wohl terminiert, allerdings müssen bei diesen noch Abklärungen getroffen werden.

1.1 Jahr 2024

- Binzenstrasse
- Hofacker
- Mühlestrasse
- Rainstrasse
- Gerendingerstrasse
- Bergstrasse
- Rüeterswilerstrasse (unterer Teil)

Die grün markierten Strassen sind bereits für eine Temporeduktion vorgesehen. Die gelben zwei noch nicht. Allerdings ist die Gerendingerstrasse und die Bergstrasse bereits heute mit Tempo 40 versehen, weshalb eine Reduktion ebenfalls durch eine Signalisationsanpassung erreicht werden dürfte.

1.2 Jahr 2025

- Mythenstrasse
- Kirch-Obergass
- Speerstrasse
- Twirrenstrasse
- Gütschweg
- Kirchackerweg
- Gartenstrasse
- Rietstrasse
- Binzenstrasse (Lütschbach)
- Gwandenstrasse
- Oberrickenstrasse
- Aleestrasse

Bei diesen Strassen sind zuerst Abklärungen zu treffen inwiefern bauliche Anpassungen gemacht werden müssen. Grundsätzlich sollten diese mit einfachen Pförtnerlösungen realisiert werden dürfen. Diese Abklärungen werden im Jahr 2024 getroffen, sodass dem Gemeinderat eine Liste mit Kostenvoranschlägen noch vor der Budgetbesprechung abgegeben werden kann.

1.3 Jahr 2026 und ff

Grundsätzlich sollen alle Strassen der grünen Kategorie in den kommenden 2-3 Jahren realisiert werden. Die Temporeduktion der "zweiten Welle" oder gelben Kategorie, werde ab 2026 geplant. Bei diesen ist mit baulichen Anpassungen zu rechnen, weshalb hier eine Eingabe an die Agglo 5G. (2028 - 2032) durchaus Sinn macht.