



**Stadtrat**

Rathaus, Marktgasse 58, Postfach 1372, 9500 Wil 2  
E-Mail stadtrat@stadtwil.ch  
Telefon 071 913 53 53, Telefax 071 913 53 54

Wil, 24. Oktober 2012

**Motion Guido Wick, GRÜNE prowil**

eingereicht am 4. September 2012 – Wortlaut siehe Beilage

## **Tempo 30 auf allen Wiler Gemeindestrassen**

Guido Wick hat zusammen mit fünf Mitunterzeichneten eine Motion betreffend Tempo 30 auf allen Wiler Gemeindestrassen, eingereicht.

2008 habe das Stadtparlament die Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren beschlossen. In diesem Jahr solle die letzte von zehn Zonen eingerichtet werden. Die Einführung von Tempo 30 führe zu mehr Sicherheit, dank besserer Sicht, kürzeren Bremswegen und weniger gravierenden Unfallfolgen. Der Stadtrat sei zu beauftragen, dem Stadtparlament Bericht und Antrag zur Einführung von Tempo 30 auf allen Wiler Gemeindestrassen zu erstatten.

Nach Rücksprache des Departements Bau, Umwelt und Verkehr mit dem Motionär Guido Wick bezieht sich die Motion auf den Perimeter des heutigen Wiler Gemeindegebiets.

### Antrag Stadtrat

**Die Motion sei nicht erheblich zu erklären.**

### Begründung

1. Die Einführung einer Tempo-30-Zone ist, gemäss Art. 2a Signalisationsverordnung (SSV), auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. Für Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten zudem die besonderen Bestimmungen in Art. 32 Strassenverkehrsgesetz (SVG). Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Mit dem Gutachten muss insbesondere belegt werden, ob die vorgesehenen Massnahmen notwendig, zweckmässig und verhältnismässig sind, oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.



Seite 2

2. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt, dass nach dem Modell Tempo 50 / 30 der bfu alle Strassen einer Gemeinde in zwei Geschwindigkeitsregime eingeteilt werden: Die verkehrsorientierten Strassen (vor allem Haupt- oder wichtige Sammelstrassen) werden mit Tempo 50 generell signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für die langsamen Verkehrsteilnehmenden ergänzt. Die siedlungsorientierten Strassen (in der Regel untergeordnete Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen) sollen nach der Prüfung gemäss Gutachten in Tempo-30-Zonen eingebunden werden.

Aus fachlicher Sicht und um eine Kanalisierung des Verkehrs zu erreichen, ist somit ein Attraktivitätsgefälle zwischen den übergeordneten und siedlungsorientierten Gemeindestrassen erforderlich, damit die siedlungsorientierten Strassen nicht unnötig belastet oder diese als Abkürzung benutzt werden. Das Modell Tempo 30 / 50 ist somit auch eine Massnahme gegen Ausweichfahrten durch die Quartiere.

3. Bei der Ausarbeitung des Tempo-30-Konzepts für die Stadt Wil wurde in Bezug auf das Geschwindigkeitsregime zwischen Kantonsstrassen, übergeordneten Gemeindestrassen, Fussgänger- und Begegnungszonen, sowie den vorzusehenden Tempo-30-Zonen unterschieden. Von einer generellen, flächendeckenden Einführung von Tempo 30 wurde aus sachlichen und rechtlichen Überlegungen bewusst abgesehen. Tempo 30 sollte dort eingeführt werden, wo die Situation dies auch erfordert, insbesondere in Wohnzonen und auf siedlungsorientierten Strassen.

Nach der Umsetzung des Tempo-30-Konzepts befinden sich folgende übergeordneten (verkehrsorientierten) Gemeindestrassen ausserhalb der Tempo-30-Zonen: Glärnisch-, Hub-, Dufour-, Graben-, Matt-, Fürstenland-, Grundstrasse (Teilstück), Obere- und Untere Bahnhofstrasse.

4. Parallel zur Realisierung der Tempo-30-Zonen wurden die getroffenen Massnahmen und zum Teil auch die Zonenabgrenzungen laufend überprüft und angepasst. So hat der Stadtrat kürzlich die Zonenerweiterung Höhenstrasse im Bereich der Tempo-30-Zone Oelberg / Scheibenberg beschlossen, da durch die Verschiebung der Zonengrenze mit wenig Aufwand eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden kann und keine weiteren Interessen dem entgegen stehen.
5. Rückblickend können heute in Bezug auf die Einführung der Tempo-30-Zonen in der Stadt Wil folgende zusammenfassende Feststellungen gemacht werden:

Tempo 30 wird in der Bevölkerung unterschiedlich aufgenommen. Zum einen wird es klar begrüsst, weil die Vorteile in Bezug auf die Verkehrssicherheit erkannt und prioritär betrachtet werden. Andererseits zeigen grössere Bevölkerungskreise wenig Verständnis für die notwendigen provisorisch-baulichen Massnahmen oder bekunden Mühe, sich daran zu gewöhnen. Dass die wahrnehmbaren Reaktionen sich in etwa die Waage halten, dürfte auch dafür sprechen, dass das Konzept durchaus ausgewogen ist.

Die Tempo-30-Strecken sind für den Stadtbusbetrieb einigermassen verträglich. Bereits vor der Einführung wurden kritische Fragen gestellt, ob denn die Zeitverluste verkraftbar seien, was damals von der WilMobil AG in einer optimistischen Einschätzung bejaht wurde. Zwischenzeitlich hat sich gezeigt, dass auf einzelnen Strecken auch Fahrzeitgewinne von 30 Sekunden sehr gesucht wären. Die Stadt hat einzelne Massnahmen geprüft und umgesetzt, um Zeitgewinne in dieser Grössenordnung zu realisieren. Dies relativiert wenigstens in Bezug auf den öV die Aussage, ein Fahrzeitverlust von 24 Sekunden auf 500m sei bescheiden. Zudem kommen regelmässig Rückmeldungen, dass notwendige Bremsmanöver oder ein Ausweichen bei den „Parkfeldnasen“ als negativ in Bezug auf den Fahrkomfort empfunden werden.



Seite 3

Die im Konzept definierten Tempo-30-Zonen haben sich in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis, bewährt. Aus heutiger Sicht kann davon ausgegangen werden, dass auch für die noch ausstehenden Anpassungen der vorgesehene Kreditanteil ausreichend sein wird.

6. Auf verkehrsorientierten Strassen sind geschwindigkeitsmindernde Massnahmen nicht einfach zu realisieren. Mit Ausnahme der Glärnischstrasse verkehren auf den unter Ziffer 3 genannten Gemeindestrassen auch regionale oder städtische Buslinien. Auf den Regionallinien werden häufig 12m lange Busse (teilweise sogar Gelenkbusse) eingesetzt. Im Interesse des öffentlichen Verkehrs sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (Vertikalversätze, Horizontalversätze, wechselseitiges Parkieren etc.) nicht erwünscht, weil sie den Komfort der Passagiere deutlich beeinträchtigen können.

Aus den genannten Gründen erachtet der Stadtrat das vorgesehene und beinahe vollständig umgesetzte Tempo 30-Konzept als ausgewogen in Bezug auf die Zumutbarkeit und die Aufwendung finanzieller Mittel und lehnt deshalb eine Ausweitung auf weitere übergeordnete Strassen ab.

## Stadt Wil

Dr. iur. Bruno Gähwiler  
Stadtpräsident

Christoph Sigrist  
Stadtschreiber