

Politische Gemeinde Eschenbach SG

Tempo-30-Konzept



23. Januar 2024

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
1.1 Rechtliche Grundlagen	4
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	7
4. Definition und Bedeutung des Langsamverkehrs	7
4.1 Flächeneffizienz, Gesundheit-, sowie Umweltpolitik	7
4.2 Schulweg, Schulwegsicherheit, Förderung der Bewegung	8
5. Strassenlärm	8
6. Analyse des Ist-Zustands	10
6.1 Umsetzungsperimeter Tempo-30-Zonen und Strecken	10
6.1.1 Ortsteil Eschenbach	12
6.1.2 Ortsteil Goldingen	13
6.1.3 Ortsteil St. Gallenkappel	14
6.1.4 Ortsteil Ermenswil	15
6.1.5 Ortsteil Bürg	16
6.1.6 Ortsteil Lutschbach.....	17
6.1.7 Ortsteil Walde.....	18
6.1.8 Ortsteil Neuhaus	19
6.1.9 Übrige Ortsteile (Rüeterswil, Oberholz, Diemberg, Betzikon und Hintergoldingen)	19
7. Auswirkungen auf die Bevölkerung, Argumentarium	20
8. Verfahren, Signalisation in Zonen 30	21
8.1 Signale und Markierungen	21
8.1 Verfahren	22
8.1.1 Auflage als Signalisationsverfügung	22
8.1.2 Mitwirkung, öffentliche Auflage	23
8.1.3 Allfällige Aufhebung von Fahrverboten	23
8.1.4 Nachkontrolle.....	23
8.3 Gestaltung einer Tempo 30 Zone	23
9. Kosten, Termine	24
9.1 Kosten	24
9.2 Termine	25
Anhang 1, Umsetzungsplan	26

1. Ausgangslage

Der Gemeinderat hält in seinen Legislaturzielen 2021 - 2024 unter Punkt 9 (Verkehr / Verkehrssicherheit) die Erarbeitung eines Tempo-30-Konzepts sowie die Umsetzung einzelner Zonen fest. Mit dem vorliegenden und durch den Gemeinderat genehmigten Konzept ist der Grundstein dafür gelegt worden. Die Umsetzung erster Tempo-30-Zonen ist für das Jahr 2024 vorgesehen.

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. Gallen, 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 von Art. 32 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) und Art. 108 der Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) erfolgen darf. Zur Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone erfüllt sind, sei ein Gutachten resp. ein Kurzbericht gemäss SVG und der Verordnung des Schweizerischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Tempo-30-Zone zu erstellen.

In der vereinigten Gemeinde Eschenbach wird seit Jahren ein immer grösser werdender Bedarf an Temporeduktionsmassnahmen auf Quartierstrassen an den Gemeinderat herangetragen, da die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 50 km/h nicht den örtlichen Gegebenheiten entspricht. Im Hinblick auf die künftig intensivere Belegung von Quartieren bildet das Tempo-30-Konzept ein entscheidendes Element.

Die Abteilung Liegenschaften + Strassen wurde vom Gemeinderat beauftragt, die Grundlagen zu erarbeiten und ein Tempo-30-Konzept zu erstellen. Dieses Konzept soll die Grundlagen zur Umsetzung von temporeduzierenden Massnahmen auf nicht verkehrsorientierten Strassen liefern, aus welchen die dafür notwendigen Massnahmen abgeleitet werden können. Im Weiteren soll das Tempo-30-Konzept als Grundlage für eine weiterführende Planung in den Bereichen Verkehr, Lärm und Siedlungsentwicklung dienen. Mit der Umsetzung dieser Massnahmen soll der Strassenraum für den Langsamverkehr (LV) insgesamt attraktiver werden, sodass Strecken innerhalb des Dorfes künftig vermehrt mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurückgelegt werden, was sich letztlich positiv auf die Bevölkerung und die Umwelt auswirkt. Auch die Lärmemissionen können damit erheblich reduziert und die Luftqualität verbessert werden.

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 aufgrund 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.

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. 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 durch eine Signalisationsverfügung öffentlich auflegen.

Der Bundestrat 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 verbleibt.

Die Rechtsgrundlage für die Erleichterung der Anordnungsbedingungen für Tempo-30-Zonen findet sich in Art. 32 Abs. 3 SVG. Diese Bestimmung legt fest, dass die vom Bundesrat festgelegte Geschwindigkeit nur aufgrund eines Gutachtens hinauf- oder herabgesetzt werden kann, wobei der Bundesrat Ausnahmen vorsehen kann. Mit den durch den Bundesrat per 1. Januar 2023 beschlossenen Änderungen ist diese Ausnahmekompetenz ausgeschöpft. Darüberhinausgehende Ausnahmen von der Gutachtenspflicht oder gar ihr gänzlich 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 zur Umsetzung 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 Strassennetz.

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 SSV wird der neue Begriff "verkehrsorientiert" verwendet, um zu verdeutlichen, auf welchen Strassen Tempo-30-Zonen gemäss den neuen, erleichterten Bedingungen angeordnet werden können. Weiter ist die Einschränkung weggefallen, 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, ist aufgehoben.

2. Zielsetzung

Zielsetzung des Tempo-30-Konzepts ist neben der zukünftigen Reduzierung des Unfallrisikos auch die Lenkung des Verkehrs. Das Konzept ist denn auch so ausgestaltet, dass daraus die Erarbeitung eines Massnahmenkatalogs erfolgen kann. Es wird angestrebt, die Strassenverkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern und dem Langsamverkehr seine Rolle als gleichberechtigte dritte Säule des Gesamtverkehrssystems, bestehend aus motorisiertem Individualverkehr (MIV), dem öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie dem Langsamverkehr (LV), korrekt zuzusprechen.

Im Konzept wird das Thema Lärmreduktion am Rande thematisiert, jedoch nicht vertieft auf dieses eingegangen. Weitergehend soll in Bezug auf ein nachhaltiges und ökologisches Miteinander und eine generelle Aufwertung der Gemeinde Eschenbach eine Basis gelegt werden. Aus diesem Konzept soll ein planbarer Umsetzungsperimeter definiert werden, sodass die Umsetzungen der einzelnen Massnahmen einem roten Faden folgen, welcher bei der Bevölkerung auf Nachvollziehbarkeit und Zustimmung stösst.

3. Nachfrage

Bislang besteht in der Gemeinde Eschenbach weder ein Konzept noch ein Reglement, wie mit Temporeduktionen und Verkehrsberuhigungen auf nicht verkehrsorientierten Strassen umzugehen ist. Bereits heute bestehen in der Politischen Gemeinde Eschenbach nicht verkehrsorientierte Strassen, welchen in der damaligen Planung gewisse temporeduzierende Massnahmen zugestanden wurden. Diese können heute mit wenig weitgreifenden Massnahmen wie zum Beispiel der entsprechenden Signalisation umgesetzt werden. 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 zahlreiche Anliegen aus der Bevölkerung an die Gemeinde gelangten, 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. potenziertes Muskelkraft wie zum Beispiel E-Bikes basieren. Neben den beiden grossen Gruppen "Radverkehr und Fussverkehr" sind im LV auch alle fahrzeugähnlichen Geräte (fäG) wie Trottinets, Skatboards oder Inlineskates mitgemeint. Mofas und Motorräder bilden keinen Bestandteil des LV.

4.1 Flächeneffizienz, Gesundheit-, sowie Umweltpolitik

In der Schweiz sind etwa 2 % der Fläche mit Verkehrsanlagen überbaut. Im Vergleich zum MIV und ÖV ist der LV flächeneffizient. So können bereits auf einem 2.00 Meter breiten Gehweg bis zu 2'000 Personen innerhalb einer Stunde komfortabel frequentieren, während für einen Strassenkörper mit der gleichen Kapazität bereits eine Breite von 3.50 Metern resp. inkl. Gegenverkehr 7.00 Metern notwendig ist. 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 auch die CO₂-, Schadstoff- sowie Lärmemissionen reduziert werden.

In den meisten Industrienationen ist der Bewegungsmangel der Bevölkerung bereits bekannt und stellt ein immer grösser werdendes Gesundheitsproblem dar. Bereits heute ist Bewegungsmangel einer der häufigsten veränderbaren Gründe für zahlreiche Krankheiten. Der LV erreicht demgegenüber einen erheblichen Anteil der empfohlenen täglichen Bewegungsdauer bereits im Rahmen der Mobilität.

4.2 Schulweg, Schulwegsicherheit, Förderung der Bewegung

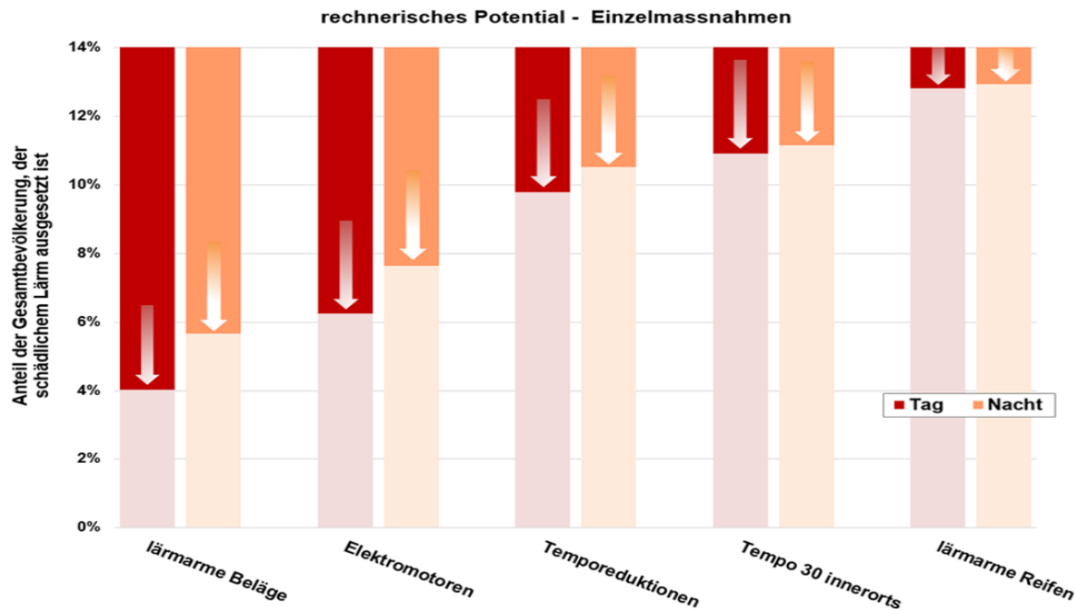
Der Schulweg stellt für Kinder ein wichtiger Grundstein für das Erlernen wichtiger Kompetenzen im Strassenverkehr dar. Dennoch werden auch in der Gemeinde Eschenbach Kinder von ihren Erziehungsberechtigten mit dem Auto zur Schule gefahren. Auch wenn dies im Einzelfall begründet sein mag, nimmt es dem Kind die Möglichkeit, diese Erfahrungen zu machen. Durch eine aktive Förderung des LV können gleichzeitig die Verkehrssicherheit und der Gesundheitsschutz verbessert werden. Im Bereich von Schulhäusern ist dem LV zudem erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

5. Strassenlärm

In der Schweiz sind rund 14 % der Bevölkerung übermässigem Strassenlärm ausgesetzt. Übermässiger Lärm kann mittel- bis langfristig negative Folgen auf die Gesundheit eines Menschen haben. Lärm lässt sich auf verschiedene Arten reduzieren, wobei die Reduktionsmassnahmen wenn möglich an der Quelle zu treffen sind. Folgende Massnahmen erweisen sich als besonders wirkungsvoll:

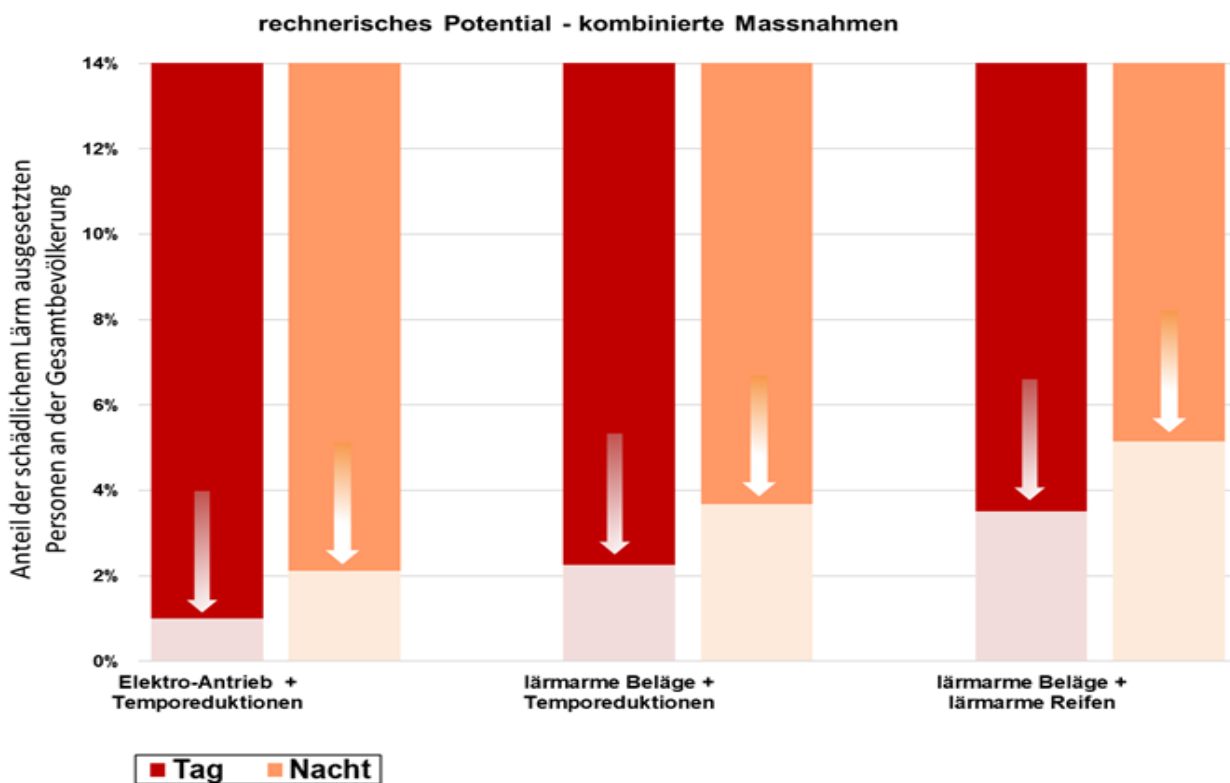
1. lärmarmen Strassenbelag (Flüsterbelag)
2. Reduktion der Motorengeräusche
3. Temporeduktion

Ab einer gefahrenen Geschwindigkeit von ca. 25 km/h ist bei Autos - konstante Fahrweise vorausgesetzt - das Abrollen der Reifen auf der Fahrbahn die dominante Lärmquelle. Die einfachste Massnahme, den Strassenlärm signifikant zu reduzieren, ist die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. So verringert sich der Geräuschpegel bei einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h um ca. drei Dezibel. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung der Verkehrsmenge.



Weiter 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.

(Quelle: sonBase: Potential verschiedener Strassenlärmassnahmen)



(Quelle: sonBase: Potential verschiedener Strassenlärmassnahmen)

6. Analyse des Ist-Zustands

Die Politische Gemeinde Eschenbach besteht aus den ehemaligen Gemeinden Eschenbach, Goldingen und St. Gallenkappel. Jeder dieser Ortsteile weist eigene Charakteristika auf und kann separat betrachtet werden. Die Gemeinde Eschenbach verfügt von urbanem Gebiet bis hin zu ganz klaren ländlichen Strukturen über ein weites Spektrum von Wohnformen. Während die urbanen Gebiete stärker vom Verkehr der anwachsenden Bevölkerung sowie dem Durchgangsverkehr betroffen ist, sind die ländlichen Regionen innerhalb der Gemeinde stärker durch den Tourismus geprägt. Bis heute gibt es in der Gemeinde Eschenbach weder eine Tempo-30-Zone noch eine Begegnungszone (Tempo-20). Einzelne Strassenabschnitte wurden bereits mit leichten temporeduzierenden Massnahmen saniert und können zu einem späteren Zeitpunkt auch als Tempo-30-Zonen oder Abschnitte signalisiert werden. Der Langsamverkehr und die durch den Strassenlärm hervorgerufene Belastung erhalten jedoch erst mit der wachsenden Bevölkerung grössere Beachtung. Die einzelnen Ortsteile der Politischen Gemeinde Eschenbach sind denn auch unterschiedlich stark von der wachsenden Bevölkerung und dem steigenden Durchgangsverkehr betroffen. Dadurch lässt sich kein einheitliches Muster erkennen, welches in Bezug auf die Umsetzung von Tempo-30-Zonen auf die gesamte Gemeinde anwendbar wäre.

6.1 Umsetzungsperimeter Tempo-30-Zonen und Strecken

Da die einzelnen Strassen unterschiedliche Merkmale aufweisen, wird auch der Umsetzungshorizont für allfällige Massnahmen unterschiedlich festgelegt. Die Strassen unterscheiden sich vor allem in Bezug auf Frequentierung LV, Verkehrsaufkommen, Schulwege, Übersichtlichkeit, Ausmass, Linienführung, Erschliessungsgrössen sowie bestehendes Gefahren- oder Lärmpotenzial. So wird eine Strasse, welche als stark begangener Schulweg dient und zusätzlich noch ein grosses Quartier erschliesst, höher gewichtet als Strassen, welche lediglich eines der beiden Merkmale aufweisen. Sicherheitsrelevante Defizite im LV führen automatisch zur Aufnahme in die grüne und damit oberste Kategorie. Eine Gefahren- oder Gefährdungstatistik konnte nicht beigezogen werden, da solche nicht bei allen Strassen vorhanden sind und sich in der Gesamtauswertung ein verfälschtes Bild ergeben würde. Daher beruht die Auswertung auf der Beurteilung der Strassengeometrie und der Übersichtlichkeit sowie vorhandenen oder fehlenden Sichtweiten, Gehwege etc. Gewisse Strassen sind zwei, drei oder gar allen vier Kategorien zugeteilt. Ebenfalls wurde die Unfallstatistik der Kantonspolizei beigezogen mit dem 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 sowie die eigentliche Temporeduktion sind 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 Temporeduktion ist umzusetzen, wobei physische Massnahmen zu forcieren sind, allerdings können in Einzelfällen bereits Anpassungen der Signalisation und Markierung vorgenommen werden. Strassen dieser Kategorie erfüllen mindestens in einem relevanten Bereich die Legitimation zur Temporeduktion. Der Umsetzungshorizont ist auf maximal 20 Jahre festgesetzt.
3. Die Strassen in der orangen Kategorie können temporeduziert werden, sind jedoch nicht zwingend umzusetzen. Diese Strassen weisen keine grossen Defizite auf. Eine Temporeduktion wäre allerdings auch auf diesen Strassen oder Abschnitten zu begrüssen und ist im Einzelfall durch den Gemeinderat zu beurteilen. Die Sinnhaftigkeit zur Temporeduktion ist im Sinn der Ortsplanung ebenfalls gegeben.
4. Strassen der grauen Kategorie erfahren keine Massnahmen resp. es wird bei diesen von temporeduzierenden Massnahmen abgesehen. Strassen der grauen Kategorie dienen der Kanalisierung des Verkehrs und lenken durch eine höhere Höchstgeschwindigkeit den Durchgangsverkehr. Ebenfalls in der grauen Kategorie befinden sich die Kantonsstrassen. Diese sind zur besseren Lesbarkeit ebenfalls eingefärbt, bilden jedoch keinen Bestandteil des Konzepts.

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

6.1.1 Ortsteil Eschenbach

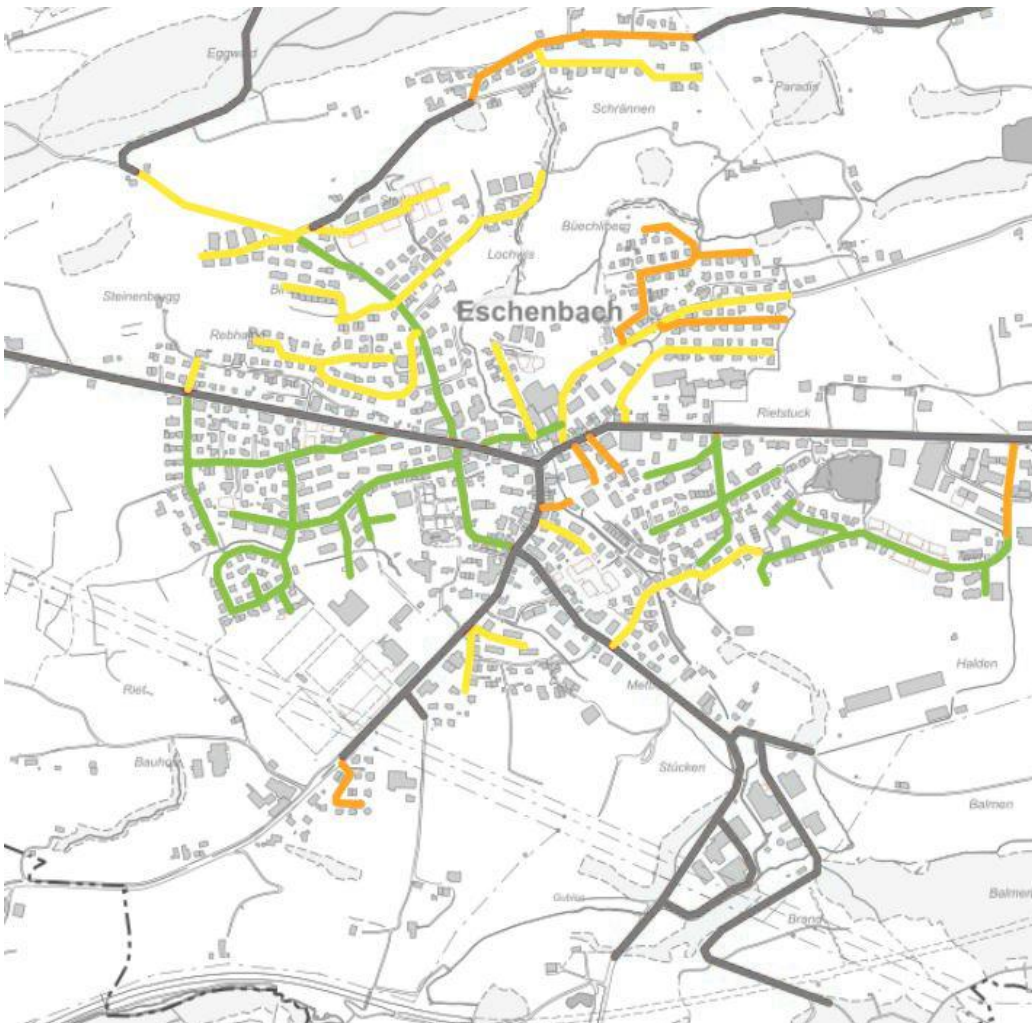


Abbildung 1: Dorfkern Eschenbach (Quelle: Geoportal)

Im Dorfkern des Ortsteils Eschenbach befinden sich vor allem die Hauptverkehrsachsen in der grauen Kategorie. Nördlich der Ricken- und Rütistrasse sind lediglich die Binzenstrasse sowie die Rössligass der grünen Kategorie zugeordnet. Die Binzenstrasse ist bereits baulich soweit fortgeschritten, dass diese im südlichen Teil als Tempo-30-Zone signalisiert werden kann. Die Rössligass befindet sich als Agglomerationsprojekt der 4. Generation bereits in der Planung. Südlich der Rütli- und Rickenstrasse gehören die drei grossen Quartiere Speerstrasse/Gütschweg/Mythenstrasse, Hofacker/Mühlestrasse/Rainstrasse sowie Twirrenstrasse der grünen Kategorie an. Der gelben Kategorie zugeteilt sind vor allem jene Quartierstrassen, welche im Vergleich zur grünen Kategorie als Stichstrassen nicht solch grosse Frequentierungen durch LV und MIV generieren. In der orangen Kategorie sind entweder Strassen, welche die Industrie erschliessen (vorderer Bereich der Twirrenstrasse) oder durch ihre baulichen Gegebenheiten (sehr kurz oder bereits durch die Linienführung beruhigt) nicht zwingend resp. zusätzlich verkehrsberuhigt werden müssen. Beispiel hierfür sind die Alpenblickstrasse, Ufnau, Ebnet usw. Die Fätzikonerstrasse lässt sich mit den Bewertungskriterien nicht abschliessend kategorisieren. Aus diesem Grund ist diese in einem weiteren Schritt einzeln zu prüfen.

6.1.2 Ortsteil Goldingen



Abbildung 2: Goldingen (Quelle: Geoportal)

In Goldingen sind, wie auch in Eschenbach, vor allem die Hauptachsen in der grauen Kategorie. Weder in Goldingen noch in Egligen sind Strassen der grünen Kategorie zuzuweisen. Der gelben Kategorie zugeordnete Strassen sind die Lindenstrasse, Hubertingerstrasse (bis zur Bauzonengrenze), Kirchstrasse, Steigenstrasse und die Hintermülistrasse (bis zur Bauzonengrenze). Jene Strassen weisen im Hinblick auf die Realisierung einer Tempo-30-Zone noch gewisse bauliche Defizite auf, welche dereinst zu eliminieren sind. Bei diesen Strassen sind weder die Frequentierung noch die Strassenlänge ausreichend für eine Einteilung in die grüne Kategorie. Nur die Speerstrasse und die Hirzlistrasse in Egligen sind der orangen Kategorie zugewiesen. Die Dorfstrasse von Goldingen bis nach Egligen ist in ihrer gesamten Länge als verkehrsorientierte Strasse der grauen Kategorie zugewiesen.

6.1.3 Ortsteil St. Gallenkappel



Abbildung 3: St. Gallenkappel (Quelle: Geoportal)

Im Ortsteil St. Gallenkappel sind die Rickenstrasse (Kantonsstrasse) sowie die weiteren Hauptachsen der grauen Kategorie zugewiesen. Mit der Gerendingerstrasse, der Bergstrasse sowie der Rüeterswilerstrasse (im untersten Teil) sind in St. Gallenkappel drei Strassen in die grüne Kategorie aufgenommen worden. Bei der Gerendingerstrasse besteht bereits heute ein signalisierter Tempo-40-Abschnitt, was bei der Kategorisierung zusätzlich miteinfluss. Auf der Rüeterswilerstrasse sind gemäss früherem Gemeinderatsbeschluss bei einer Sanierung zwingend verkehrsberuhigende Massnahmen zu prüfen. Diesem Beschluss wird mit der Einteilung in die grüne Kategorie Rechnung getragen. In der gelben Kategorie befinden sich die Oberrainstrasse, die Sonnenrainstrasse, Gwadt, Rösliwiesstrasse sowie die Kreuzwiesstrasse. Diese erschliessen als Quartierstrassen zwar eine grössere Anzahl Wohneinheiten, wirken jedoch aufgrund der Linienführung sowie der örtlichen Gegebenheiten bereits temporeduzierend. Der orangen Kategorie zugeteilt sind die Grundwiesstrasse, Kirchgasse und die Feldstrasse. Diese Strassen generieren weder eine hohe Frequentierung des Langsamverkehrs noch sind sie von übermässigem motorisierten Individualverkehr betroffen. Bei einer möglichen Sanierung ist eine Umsetzung von temporeduzierenden Massnahmen wie beispielsweise eine Signalisationsänderung zu prüfen.

6.1.4 Ortsteil Ermenswil

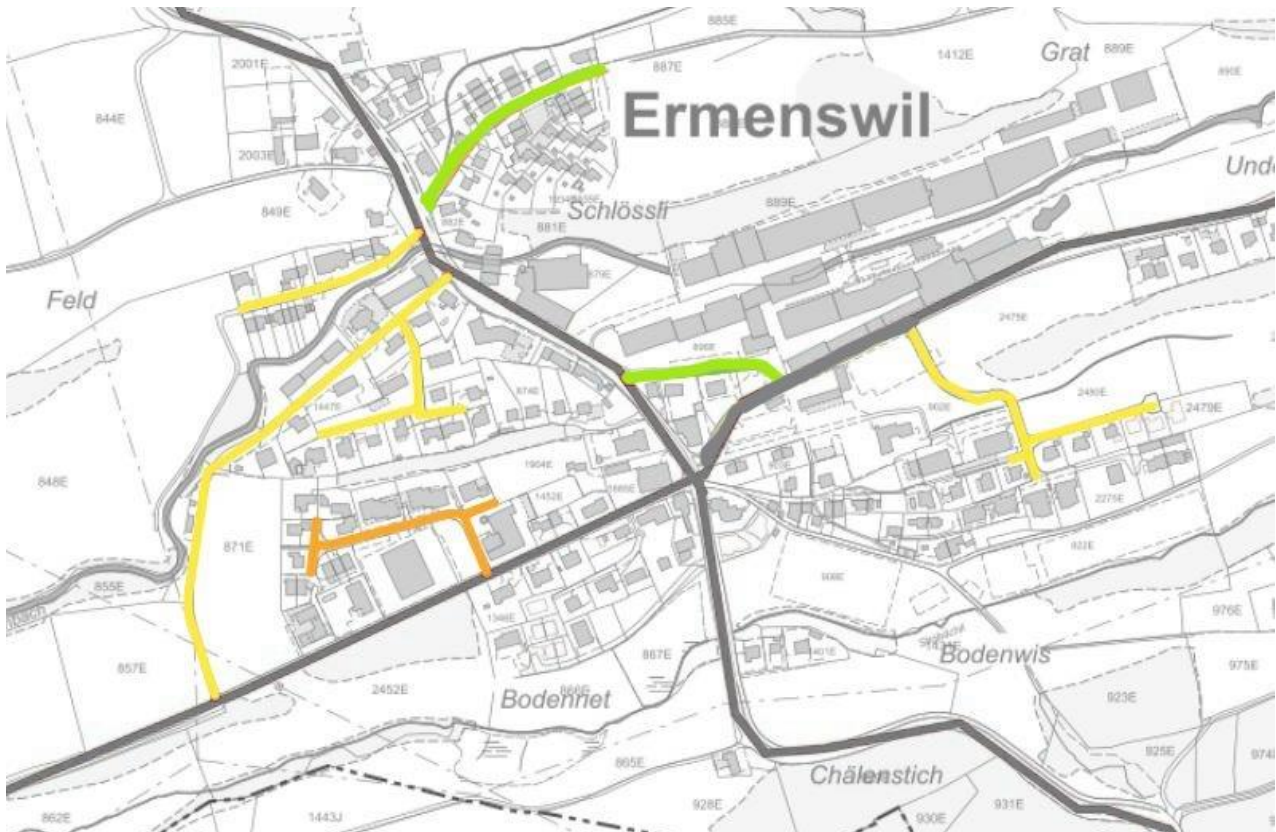


Abbildung 4: Ermenswil (Quelle: Geoportal)

In die grüne Kategorie eingeteilt sind die Fabrikstrasse und die Aleestrasse. Insgesamt befinden sich mit der Dreierwaldstrasse, Rössliweg, Rösslihalde und Bachstrasse vier Strassen in der gelben Kategorie, welche aufgrund der Linienführung und der örtlichen Gegebenheiten keine hohen Geschwindigkeiten zulassen. Mit der Haselholzstrasse befinden sich eine Strasse in der orangen Kategorie. Diese ist aufgrund der Linienführung eine sehr übersichtliche Strasse, wodurch der Schutz des Langsamverkehrs grundsätzlich gegeben ist. Die restlichen Strassen gelten als verkehrsorientierte Strassen, für welche keine temporeduzierenden Massnahmen vorgesehen sind.

6.1.5 Ortsteil Bürg



Abbildung 5: Bürg (Quelle: Geoportal)

Mit dem östlichen Teil der Delggstrasse im Bereich des Schulhauses befindet sich lediglich ein Strassenabschnitt in der grünen Kategorie, während der restliche Teil der Delggstrasse (Stollen-Fätzikon-Bürg) in der grauen Kategorie verbleibt. In der gelben Kategorie befinden sich keine Strassen. Der orangen Kategorie zugeteilt sind die Letzistrasse und die Brunnenstrasse. Beide Strassenabschnitte sind als Quartierserschliessungsstrassen nicht verkehrorientiert und lassen aufgrund der Linienführung oder der örtlichen Gegebenheiten keine hohen Geschwindigkeiten zu. Die Walderstrasse sowie die Dorfstrasse sind klar verkehrorientierte Strassen, für welche keine Temporeduktionsmassnahmen vorgesehen sind.

6.1.6 Ortsteil Lütschbach

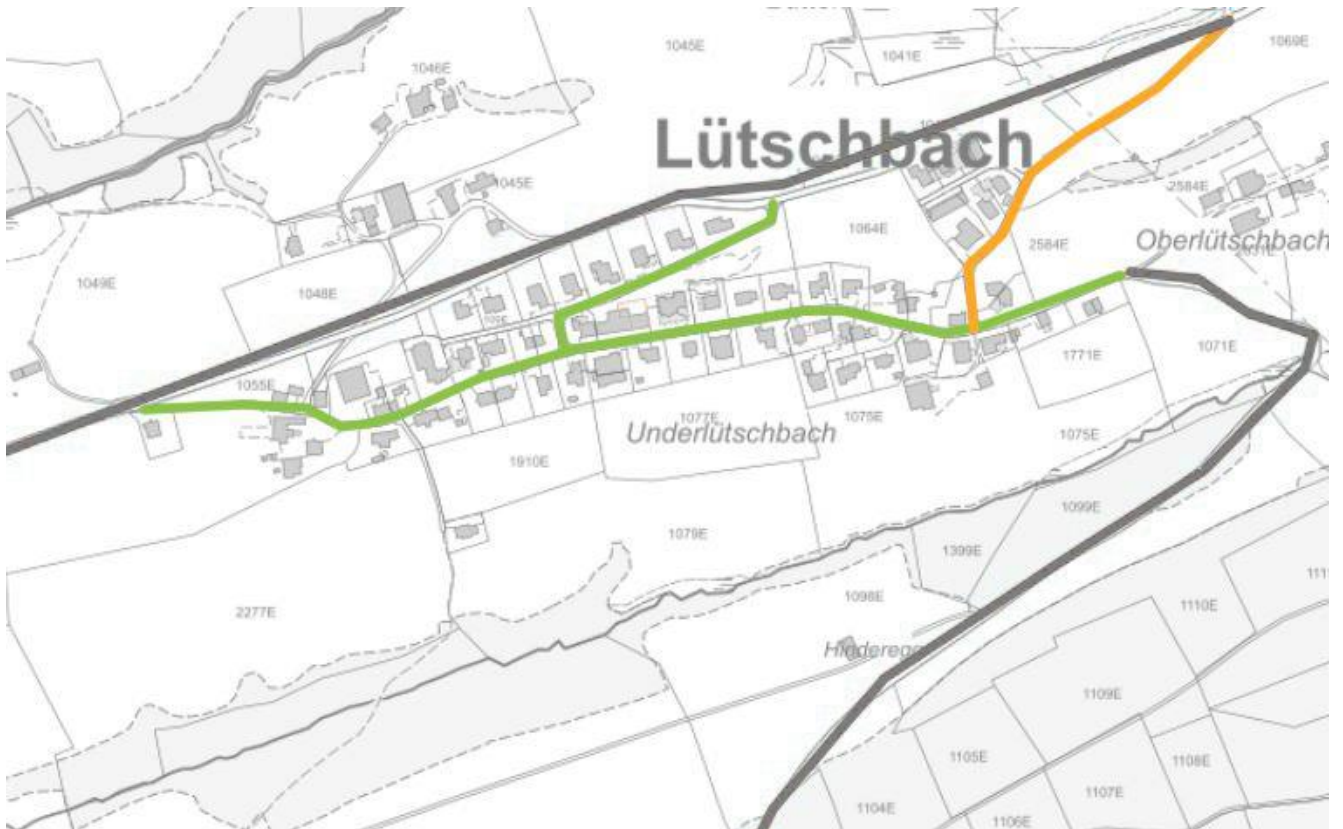


Abbildung 6: Lütschbach (Quelle: Geoportal)

Der grünen Kategorie zugeteilt sind die Binzenstrasse (bis zur Bauzonengrenze) und die Gwandenstrasse. Die Binzenstrasse führt direkt durch die Siedlung Lütschbach und ist von zahlreichen Einfahrten angrenzender Liegenschaften betroffen, während die Gwandenstrasse eine gerade Linienführung aufweist. Die in die orange Kategorie eingeteilte Büttenstrasse ist baulich schmal ausgebildet, sodass ein Kreuzen nicht überall möglich ist. Die Einfahrten sind jedoch übersichtlich und es besteht keine Gefährdung des LV. Die Lütschbachstrasse sowie die ausserhalb der Bauzone weiterführende Binzenstrasse sind verkehrsorientierte Strassen, weshalb diese der grauen Kategorie zugeteilt sind.

6.1.7 Ortsteil Walde

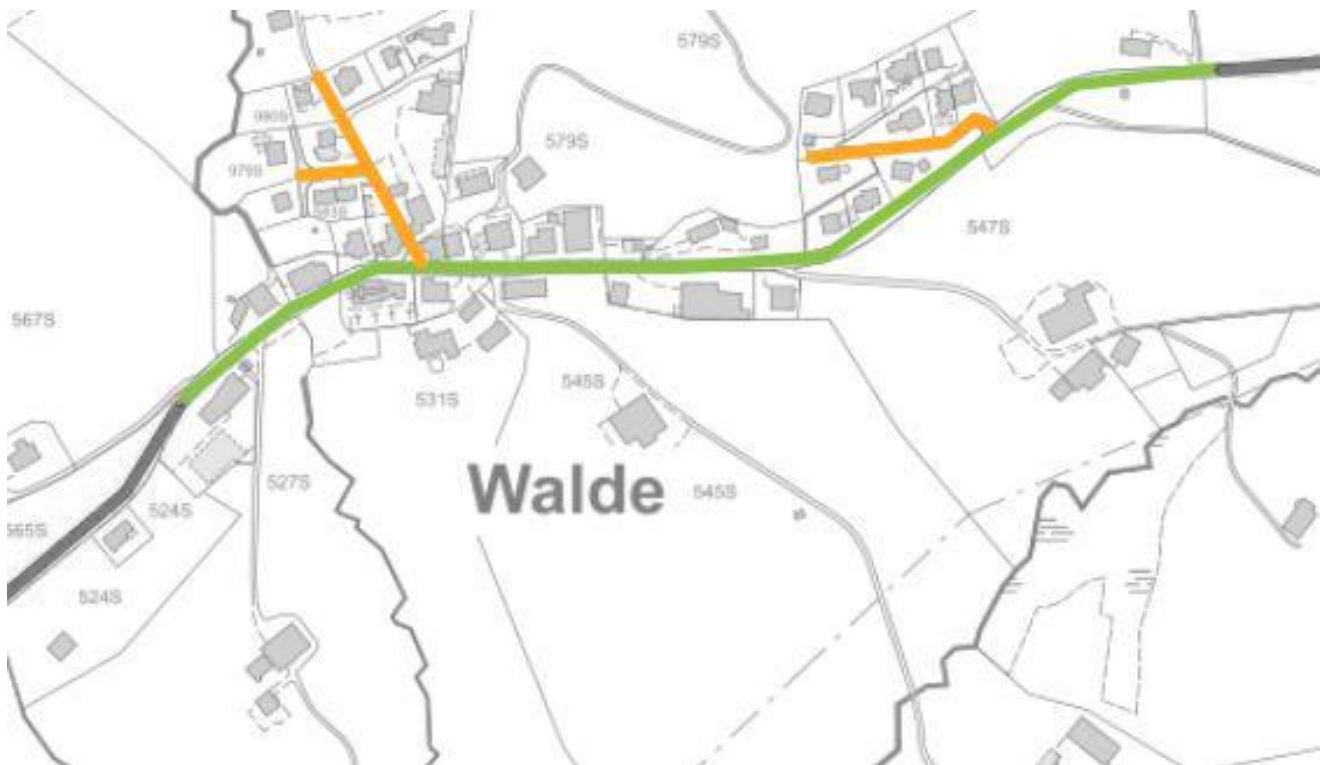


Abbildung 7: Walde (Quelle: Geoportal)

Obwohl es sich bei der Oberrickenstrasse um eine Gemeindestrasse 1. Klasse und somit um eine grundsätzlich verkehrsorientierte Strasse handelt, ist diese bereits heute mit einer Temporeduktion auf 40 km/h belegt. Diese soll künftig in einen Tempo-30-Abschnitt umgewandelt werden. Die Rispelstrasse, Kirchwiesstrasse und Rütihalde sind der orangen Kategorie zugeordnet. Obschon bei diesen Strassen aufgrund der Linienführung sowie der eigentlichen Länge keine hohen Geschwindigkeiten gefahren werden können, wäre eine Tempo-30-Zone in konsequenter Weiterführung der Oberrickenstrasse denkbar.

6.1.8 Ortsteil Neuhaus

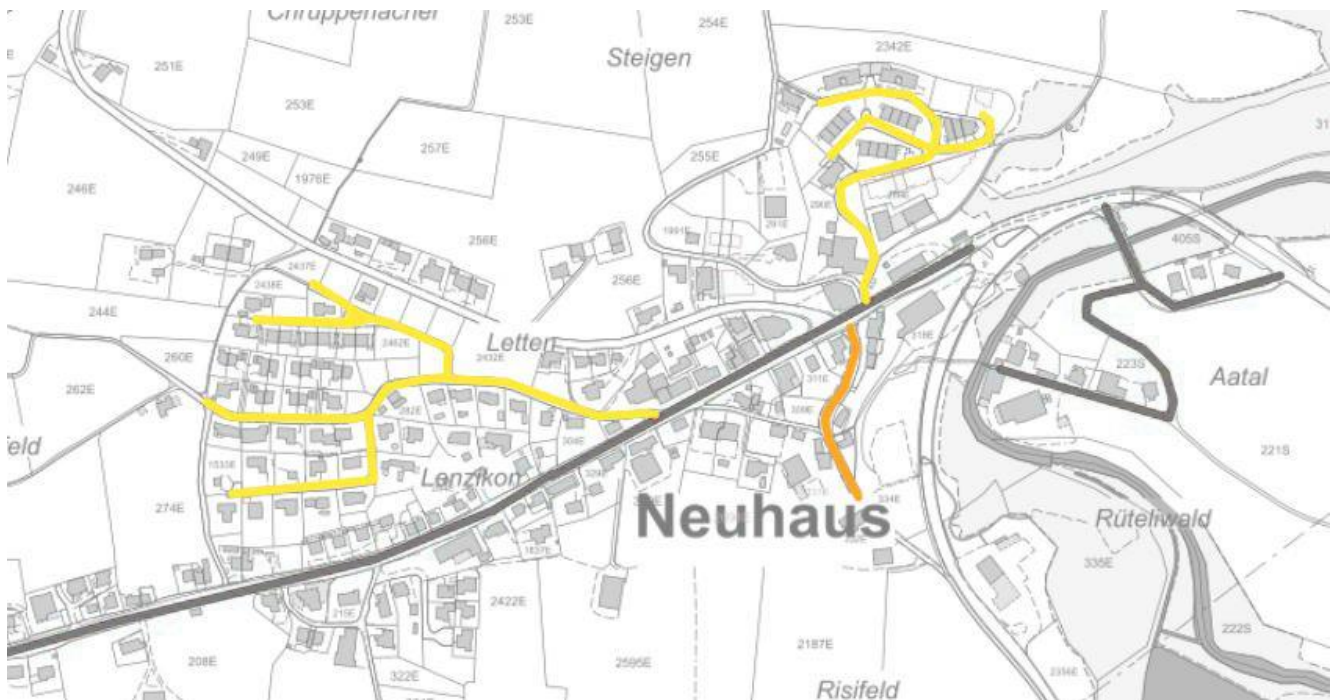


Abbildung 8: Neuhaus (Quelle: Geoportal)

Mit der Lettenstrasse, Aubrigstrasse, Bachtelstrasse und Chastelstrasse befinden sich vier Strassen in der gelben Kategorie. Die Lettenstrasse verfügt über die gesamte Strecke über ein Trottoir. Zudem reduziert die Linienführung der Strasse das Tempo auf natürliche Weise. Die Bachtelstrasse und die Chastelstrasse sind beide genügend breit und übersichtlich. Einzig die Aubrigstrasse ist knapp in der gelben Kategorie. Da das Verkehrsaufkommen und die geringe Breite jedoch bereits temporeduzierende Wirkung haben, drängen sich keine sofortigen Massnahmen auf. Dennoch sind mittelfristig bei allen vier Strassen aufgrund einzelner Defizite verkehrsberuhigende Massnahmen umzusetzen. Die Jakobstrasse ist der orangen Kategorie zugewiesen. Eine Umsetzung von temporeduzierenden Massnahmen ist im Hinblick auf eine Zentrumsentwicklung im Einzelfall zu prüfen.

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

In den Ortsteilen Rüeterswil, Oberholz, Diemberg, Betzikon und Hintergoldingen sind keine Massnahmen zur Temporeduktion vorgesehen. Mit der Gerstrasse im Oberholz ist eine weitere Strasse auf dem Gemeindegebiet mit einem Tempo-40-Abschnitt belegt. Für diese ist im Rahmen künftiger Strassenbauprojekte eine Tempo-30-Zone im Einzelfall zu prüfen.

7. Auswirkungen auf die Bevölkerung, Argumentarium

Wie im Kapitel 6. inkl. Unterkapitel aufgezeigt, sind zahlreiche nicht verkehrsorientierte Gemeindestrassen für verkehrsberuhigende Massnahmen vorgesehen. Trotz einem gewissen Widerstand gegen einen in Neuhaus auf der Bürgstrasse bestehenden Tempo-30-Abschnitt, musste im Hinblick auf die Einführung von Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen anfänglich auch mit einer zum Teil durchgezogenen Akzeptanz in der Bevölkerung gerechnet werden. Im Hinblick auf mögliche Argumente gegen die Einführung von Tempo-30-Zonen sind vor allem drei Aussagen zu berücksichtigen und zu beantworten:

Behauptung 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."

Argumentation 1

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 Mindestabstands („halber Tacho in Metern“) liegt der zeitliche Fahrzeugabstand, der auch als Zeitbedarfswert oder Bruttozeitlücke bezeichnet wird, bei Standardbedingungen für Personenwagen 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 Fahrzeuge pro Stunde.

Behauptung 2

"Der Zeitverlust auf Tempo-30-Abschnitten und Tempo-30-Zonen ist zu gross. Durch diesen Zeitverlust entstünde ein wirtschaftlicher Schaden."

Argumentation 2

Die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 bedeutet einen Zeitverlust von rund zwei Sekunden je 100 m gefahrene Strecke. Auf eine Strecke von 500 m (Beispiel geplante Temporeduktion auf der Binzenstrasse) beträgt der Zeitverlust lediglich rund 10 Sekunden. Gemäss Mikrozenus Mobilität und Verkehr aus dem Jahr 2015 des Bundesamts 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.

Behauptung 3

"Eine Reduktion der Geschwindigkeit fördert Lärm und Umwelteinflüsse, da die motorisierten Kraftfahrzeuge mit tieferem Gang und damit höheren Drehzahlen gefahren werden müssen."

Argumentation 3

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 über mehrere Kilometer langen 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 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 und Markierungen

Innerhalb der Tempo-30-Zonen sind gemäss SSV folgende Signale und Markierungen vorgesehen:

Zone 30 Tafel (2.59.1 / 2.59.2)

Die Tafel 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 innerhalb Tempo-30-Zonen der Rechtsvortritt. Vortrittsregelung werden nur dort signalisiert, 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" sowie die Änderung oder Aufhebung von bestehenden Signalisationen (kein Vortritt, Stopp, Parkverbote usw.) müssen durch eine Signalisationsverfügung öffentlich publiziert und aufgelegt werden.

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)
- Rechtsvortrittmarkierung, 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 (evtl. eher beschleunigend; ggf. im Widerspruch zum Rechtsvortritt).

In den Weisungen des Bundes ist das Thema Belagswechsel noch nicht abschliessend behandelt. Es ist demzufolge weiterhin 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 nachfolgenden Bestandteile eines Projekts müssen als Strassenbauprojekt während 30 Tagen gemäss Art. 133 / 153 des Planungs- und Baugesetzes (sGS 731.1; abgekürzt PBG) öffentlich 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 14 Tagen gemäss Art. 43^{bis} und Art. 47 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (sGS 951.1; abgekürzt VRP) 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 der Bevölkerung gemäss Strassengesetz des Kantons St. Gallen zur Mitwirkung und nach dem Erlass 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 Verkehr 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 zu beurteilen.

8.1.4 Nachkontrolle

Wird eine Tempo-30-Zone angeordnet, so hatte bis anhin nach spätestens einem Jahr eine Nachkontrolle zu erfolgen. Diese musste aufzeigen und bestätigen, dass die angestrebten Ziele mit der Tempo-30-Zone erreicht worden sind. War dies nicht 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 eine solche Pflicht.

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

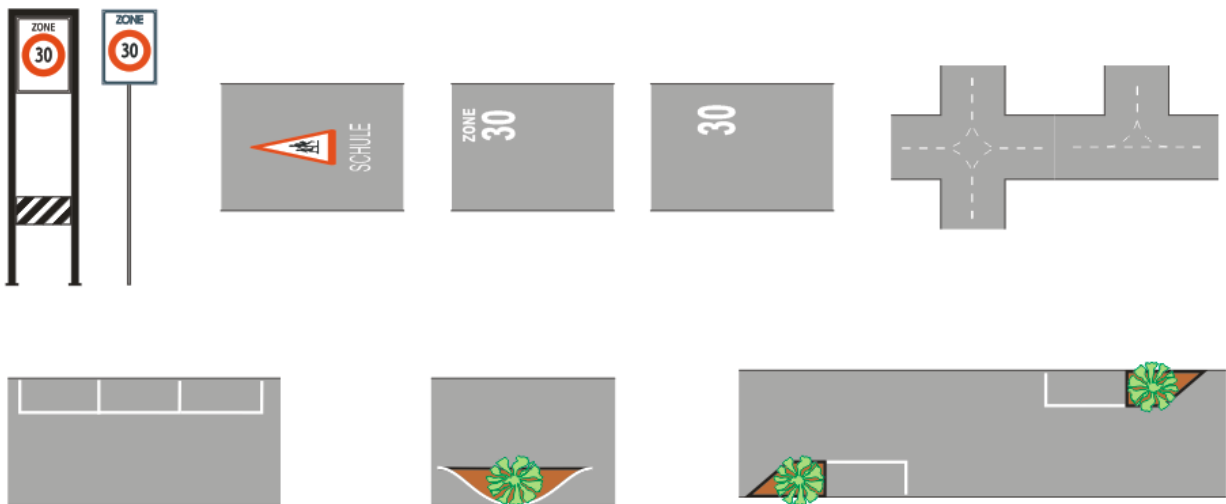
8.3 Gestaltung einer Tempo 30 Zone

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.

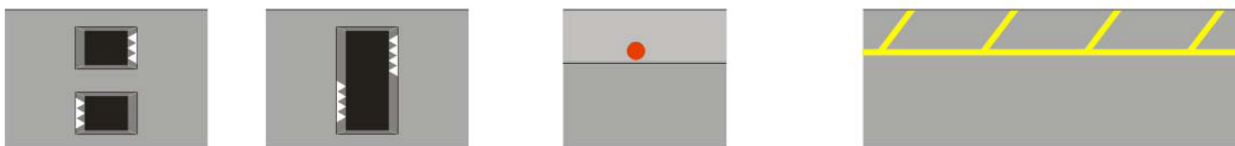
Zur Grundausstattung einer Tempo-30-Zone gehören in der Regel:

- 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 sogenannten 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 können 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

Die Umsetzung der geplanten Massnahmen ist ab dem 1. Januar 2024 vorgesehen. Durch den Gemeinderat ist sowohl der weitere Umsetzungsperimeter als auch der zeitliche Ablauf zu definieren. Dies ist abhängig von den jeweiligen finanziellen Aufwendungen. Die detaillierten Kostenberechnungen können erst bei Festlegung des Umsetzungsperimeters und Umsetzungshorizonts 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 erfordern diese noch weitere Abklärungen.

<p>2024</p>	<p>Eschenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> • Binzenstrasse • Hofacker • Mühlestrasse • Rainstrasse <p>St. Gallenkappel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gerendingerstrasse • Bergstrasse • Rüeterswilerstrasse (unterer Teil) 	<p>Diese grün markierten Strassen sind bereits für eine Temporeduktion ausgebaut und erfordern keine über eine Signalisationsverfügung hinausgehenden baulichen Massnahmen mehr. Die Gerendingerstrasse und die Bergstrasse sind zudem bereits heute mit Tempo 40 versehen.</p>
<p>2025</p>	<p>Eschenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mythenstrasse • Kirchgass-Obergass • Speerstrasse • Twirrenstrasse • Gütschweg • Kirchackerweg • Gartenstrasse • Rietstrasse <p>Lütschbach</p> <ul style="list-style-type: none"> • Binzenstrasse (Lütschbach) • Gwandenstrasse <p>Walde</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oberrickenstrasse <p>Ermenswil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aleestrasse • Fabrikstrasse 	<p>Bei diesen Strassen sind vorab weitere Abklärungen zu treffen, inwiefern zusätzliche bauliche Anpassungen vorgenommen werden müssen. Grundsätzlich sollten diese mit einfachen Pfortnerlösungen realisiert werden können. Diese Abklärungen werden im Jahr 2024 getroffen, sodass dem Gemeinderat eine Liste mit Kostenvoranschlägen zuhanden des Budgets 2025 zur weiteren Beschlussfassung unterbreitet werden kann.</p>
<p>Ab 2026</p>	<p>Es wird angestrebt, alle nicht verkehrsorientierten Strassen der grünen Kategorie in den kommenden 2-3 Jahren gemäss vorliegendem Konzept mit temporeduzierenden Massnahmen zu belegen. Die Temporeduktionen der gelben Kategorie werden ab dem Jahr 2026 geplant. Bei diesen ist mit baulichen Anpassungen zu rechnen, weshalb eine Eingabe dieser Projekte an die Agglomerationsprojekte der 5. Generation (2028-2032) zu prüfen ist.</p>	