

Widnau setzt auf Elemente statt Zonen

Unfälle verhüten und die schwächsten Verkehrsteilnehmer schützen: Tempo-30-Zonen sind im Vormarsch. Widnau geht einen anderen Weg.

Andrea C. Plüss

«Die Gemeinde Widnau hat keine Tempo-30-Zonen. Vielmehr wird mit punktuellen, massgeschneiderten Massnahmen eine Verlangsamung des Verkehrs angestrebt.» So lautete die Antwort des Bauamtsleiters Eric Pasche auf die Frage, ob es möglich sei, im Bereich der Schulhäuser Wyden, Schlatt und Rütli eine Tempo-30-Zone einzurichten.

Als einer von mehreren Experten der Verwaltung stand Eric Pasche während des zweiten Expertenchats vom 24. März, den die politische Gemeinde in Ermangelung einer Bürgerversammlung angeboten hat, Rede und Antwort.

Widnau setzt – anders als eine wachsende Zahl Rheintaler Gemeinden – auf individuelle Massnahmen, statt auf die Einrichtung von Tempo-30-Zonen, wenn es darum geht, Auto-, Töff- und E-Bikefahrer dazu zu bewegen, langsamer zu fahren. Einen entsprechenden Grundsatzentscheid fällte der Gemeinderat nach Prüfung verschiedener Möglichkeiten und in Abwägung der Vor- und Nachteile bereits vor Jahren.

Widnauer Elemente haben sich bewährt

Als Beispiel sei hier die Strassenraumgestaltung im Bereich der Schulhäuser Wyden, Schlatt und Rütli genannt, auf die sich der Chatteilnehmer bei seiner Frage bezog: Die Zufahrt von der Fuchsgasse aus wurde verengt, ein Fussgängerüberweg installiert und die Pflasterung in Rot über das Trottoir geführt. Entlang der Rütlistrasse, an der sich die Kindertagesstätte der SDM, die Bibliothek sowie das Jugendzentrum Stoffel befinden, verengen mehrere Elemente die Fahrspur.

Die umgesetzten Massnahmen hätten zu einer «deutlichen Verlangsamung» des motorisierten Verkehrs beigetragen, so der Bauamtsleiter. Die Achse von der Fuchsgasse aus über die Büchelstrasse oder die Rütlistrasse sei «für den (motorisierten) Durchgangsverkehr sehr unattraktiv gestaltet», stellt Eric Pasche fest. Verkehrsberuhigende Massnahmen mittels Elementen auf der Büchelstrasse bis Einmündung Poststrasse seien in Planung.

Seitlich im Wechsel installierte Elemente – häufig sind es Bäume in einem eingefassten Beet – finden sich unter anderem am Kapellweg, auf der Zinggenstrasse, der Held- oder der Schützenstrasse. Auch dort werde langsamer als die erlaubten 50 km/h gefahren, versichert Pasche und bezieht sich dabei auf die Ergebnisse der Verkehrsmessungen, die die Gemeinde «laufend und systematisch» durchführe. Ein anderes Beispiel: Mit den «Schachbrettschwellen» in der Nöllenstrasse beispielsweise habe sich die Geschwindigkeit um 5 km/h reduzieren lassen. 85% der Fahrzeuge fahren dort 44 km/h statt vorher 49 km/h, so Pasche.

Innerorts «schwache» Verkehrsteilnehmer schützen

Ein Blick in die kantonale Verkehrsunfallstatistik 2020 offenbart: Die mit Abstand meisten Unfälle ereignen sich innerorts bei geltender Geschwindigkeit von 50 km/h. Dort treffen Autofahrer, E-Bike- und Motorradfahrer sowie Fussgänger und Velofahrer auf engstem Raum aufeinander. Will man vor allem Fussgänger und Velofahrer, also «schwache» Verkehrsteilnehmer vor Unfällen schützen und mögliche Unfallauswirkungen minimieren, ist eine Temporeduktion geboten. Tempo-30-Zonen hätten sich hierbei als wirk-



In der Verkehrsstrategie der Gemeinde Widnau kommen Tempo-30-Zonen nicht vor. Sie setzt auf individuelle Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion. Bilder: acp



Einfahrt von der Fuchsgasse aus in die Büchel- oder Rütlistrasse. Im Hintergrund das Schulhaus Schlatt.



Auf der Nöllenstrasse führen Verlangsamungen mit sogenannten Knotenanhebungen zu einer Geschwindigkeitsreduktion um etwa 5 km/h.

sam erwiesen, ist der Verkehrsunfallstatistik zu entnehmen. Aufgrund der tieferen Geschwindigkeit sei der Anhalteweg für Fahrzeuge kürzer, die Unfallauswirkungen deshalb geringer, fasst Werner Lendenmann, Leiter Verkehrstechnik bei der Kantonspolizei, zusammen. Vorausgesetzt, die Autofahrer halten sich an Tempo 30. Regelmässige Kontrollen sieht die Polizei nicht vor. Angaben zur Unfallhäufigkeit bei Strassen mit Verkehrsberuhigungselementen lassen sich nicht machen.

Je nachdem, zu welcher Uhrzeit man als Autofahrer in Widnau über die Rütlistrasse fährt, dürfte bei normalem

Fahrverhalten der Tacho zwischen 25 und 40 km/h anzeigen.

Bestehendes hinterfragen und überprüfen

Einmal, vor einigen Jahren, habe man aufgrund eines Votums aus der Bevölkerung auf der Kanzleistrasse beim Rütli-Schulhaus eine Verkehrsmessung durchgeführt. Aufgrund der geringen Frequenz sowie der gemessenen niedrigen Geschwindigkeiten habe sich seinerzeit kein Handlungsbedarf für weitere Massnahmen ableiten lassen, sagt Eric Pasche. Seit letztem Sommer verfügt die Politische Gemeinde Widnau

über ein Wiki zur Ortsplanung. Informationen und Daten sind online zugänglich. Eine Chatfunktion erlaubt zudem, mit der Gemeinde zu kommunizieren und Fragen zu stellen. Im Chat «Verkehrsberuhigung» berichten Einwohner von ihren Erfahrungen im Strassenverkehr, sei es als Fussgänger, Auto- oder Velofahrer.

Die Antworten vonseiten der Gemeinde verdeutlichen: Nicht alle Massnahmen, die vor Jahren geplant und umgesetzt wurden, vermögen heute uneingeschränkt zu überzeugen. So sei bei der Neugestaltung der Bahnhofstrasse die Fahrspurweite für Velofahr-

er nicht optimal ausgefallen. Beim geplanten Anschlussprojekt auf dem Abschnitt Post-/Diepoldsauerstrasse «werden wir darauf achten, dass der Velofahrer mehr Platz erhält», schreibt die Gemeinde einem Chatteilnehmer. Zu einem späteren Zeitpunkt wolle man demnach auch die Wirksamkeit der Elemente auf der Rheinstrasse im Hinblick auf die Verkehrsberuhigung prüfen, ist im Chat zu lesen.

Nebst den Elementen setzt die Gemeinde unter anderem auf Fusswegverbindungen, die vor allem Schulkindern bereits heute sichere Korridore abseits der Strasse bieten. Ziel sei es, ein «engmaschiges Netz» solcher Verbindungswege durch die Quartiere zu schaffen, so der Bauamtsleiter. Bei der geplanten Umgestaltung der Neugasse mit verkehrsberuhigenden Elementen ist deshalb dort, wo ein Fussweg in die Neugasse mündet, ein sicherer Übergang vorgesehen.

«Jeder hat eine andere Brille auf»

Ob Fahrspurverengung, Schwellen oder Elemente: Damals wie heute gilt es, einen tragbaren Kompromiss zu finden. Die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer unterscheiden sich naturgemäss stark. Eric Pasche weiss: «Jeder hat eine andere Brille auf.» Wichtig sei stets der Dialog. In manchen Fällen sind einzelne Gestaltungsmassnahmen für den Strassenraum auch deshalb nicht umzusetzen, weil Privateigentümer nicht bereit sind, der Gemeinde etwas Boden abzutreten.

Immer mehr Tempo-30-Zonen

Geschwindigkeitsreduktion Grundsätzlich kann eine Tempo-30-Zone nur auf einer siedlungsorientierten Quartierstrasse eingerichtet werden. Verkehrsorientierte Strassen können im Ausnahmefall einbezogen werden. Für Tempo-30-Zonen gelten spezielle Signalisationsvorschriften und in der Regel Rechtsvortritt. Fussgängerstreifen sind nur in Ausnahmefällen, bei Schulen und Heimen beispielsweise, möglich.

Gemeinden, die eine Tempo-30-Zone einrichten möchten, haben dem Antrag ein Verkehrsgutachten beizulegen. Je nach Siedlungsgebiet, be-

stehendem Strassennetz und Ausgestaltung desselben, bieten sich in manchen Gemeinden Zonen mit Temporeduktion auf 30km/h eher an als in anderen und lassen sich gegebenenfalls auch eher umsetzen.

Strassen mit erhöhtem Durchgangsverkehr lassen sich nicht einfach in eine 30er-Zone integrieren, auch wenn der Wunsch der Bevölkerung so lauten mag. Der Verkehrsfluss innerhalb einer Gemeinde oder eines Ortsteils muss gewährleistet sein, soll die Errichtung einer Tempo-30-Zone nicht neue, andere Probleme nach sich ziehen. Über 100 Tieftempozonen (30er-

Zonen und 20er-Begegnungszonen) gibt es im Kanton, solche in der Stadt St. Gallen nicht mitgezählt. Im Rheintal setzt vor allem die Gemeinde Diepoldsau auf Tempo-30-Zonen. Seit 2012 wurden neun Zonen bewilligt und grösstenteils umgesetzt. Fünf weitere Zonen sind in der Planung. In Au sind zwischen 2012 und 2015 fünf 30er-Zonen eingerichtet worden. Im Gebiet Blattacker, Heerbrugg, werden nach nicht enden wollenden Einsparungen nun andere verkehrsberuhigende Massnahmen realisiert. Balgach plant derzeit die Umsetzung neuer 30er-Zonen im Ostteil des Dorfes. (acp)