

Marianne Sax
Fraktion SP/Gewerkschaften
Schwalbenweg 22
8500 Frauenfeld

+ 33

EINGANG GR 13. April 2017			
GRG Nr.	16	119	105

Interpellation „Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts“

Ausgangslage

Die Gemeinden haben die Aufgabe, für die Sicherheit, Aufenthalts- und Lebensqualität ihrer Einwohnerinnen und Einwohner im öffentlichen Raum zu sorgen. Der Strassenraum in den Innenstädten und Dorfkernen ist Schauplatz des täglichen Lebens; er ist entscheidend für die Lebendigkeit und Attraktivität eines Stadt- oder Ortszentrums.

In zunehmendem Mass ist es notwendig, die herkömmliche Organisation des Verkehrs zu überprüfen und zu ersetzen, insbesondere durch einen sinnvollen Verkehrsablauf und eine entsprechende Gestaltung der Verkehrsflächen. Verkehrsberuhigung durch Reduktion der Geschwindigkeit ist ein erprobtes Mittel, um mehr Sicherheit im Verkehr und eine bessere Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erreichen. Diese Zielsetzung gilt nicht nur für Quartierstrassen, sondern auch für Strassen, die eine Durchleitungs- und Verbindungsfunktion haben. Dazu gehören auch die Kantonsstrassen.

Eine Kantonsstrasse im Zentrum einer Stadt oder eines Dorfes hat viele Funktionen. Verkaufsgeschäfte und Cafés, Banken und kulturelle Treffpunkte teilen sich den öffentlichen Raum mit den Verkehrsteilnehmern. Zeitgemässe Verkehrsplanungen gehen vom Modell der Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern aus. Es geht darum, die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr zu reduzieren. Die Thurgauer Gemeinden werden bei diesen Bestrebungen von den kantonalen Stellen nicht immer angemessen unterstützt. Als Beispiel sei die Stadt Frauenfeld erwähnt, die den Verkehr auf den Kantonsstrassen in der Innenstadt beruhigen will und dabei beim kantonalen Tiefbauamt seit Jahren auf taube Ohren stösst. Kantonsingenieur Andy Heller hat dazu in der Thurgauer Zeitung vom 4. März 2017 die bisher geltende Praxis des kantonalen Tiefbauamtes so zusammengefasst: "Ja, wir sind Bremsklotz".

Diese Haltung erachten wir aus mehreren Gründen für nicht akzeptabel:

1. Rechtliche Rahmenbedingungen

Der Kantonsingenieur stellt sich im fraglichen Artikel auf den Standpunkt, dass die gesetzlichen Vorgaben des Bundes Geschwindigkeitsreduktionen auf den Kantonsstrassen in der Innenstadt von Frauenfeld nicht zulassen. Die einschlägigen Bestimmungen zeigen allerdings ein anderes Bild.

Gemäss Art. 2 Abs. 6 der Signalisationsverordnung des Bundes (SSV, SR 741.21) ist der Einbezug eines Hauptstrassenabschnittes in eine Tempo-30-Zone grundsätzlich zulässig, wenn die Anforderungen gemäss Art. 108 SSV erfüllt sind und besondere örtliche Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) vorliegen. Gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV ist

Tempo 30 zulässig, wenn damit dem Schutzbedürfnis bestimmter Strassenbenützer (Fussgänger, Velofahrerinnen) Rechnung getragen, wenn der Verkehrsablauf verbessert und wenn die Umweltbelastung reduziert werden kann. Zahlreiche Beispiele aus anderen Kantonen beweisen, dass Tempo 30-Zonen auf Kantonstrassen rechtlich möglich sind und einen sinnvollen Beitrag zur Aufwertung von Zentrumsgebieten leisten. Das Bundesgericht hat in verschiedenen Entscheiden festgehalten, dass solche Massnahmen zulässig sind oder gar geboten sein können (BGE 136 II 539 betr. Durchgangsstrasse in Münsingen, Entscheid 1C_45/2010 vom 9. Oktober 2010 betreffend die Stadtkerndurchfahrt in Zug, BGE 139 II 145 betreffend Ortsdurchfahrt Sumvitg).

Als Fazit kann festgehalten werden, dass die simple Gleichung "Hauptstrasse = Tempo 50" überholt ist und auf Hauptstrassen in Siedlungsgebieten auch tiefere Geschwindigkeiten zulässig sind, selbst wenn dadurch bei einer Durchfahrt ein Zeitverlust von einigen Sekunden in Kauf genommen werden muss.

2. Erkenntnisse der Fachwelt

Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) hat sich intensiv mit der Frage der optimalen Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten befasst und ist zu folgendem Schluss gelangt: "Die optimalen Geschwindigkeiten können wissenschaftlich nicht definiert werden. Geschwindigkeitsbegrenzungen basieren auf einem gesellschaftlichen Konsens. Auf diesen Konsens kommt es an, er ist verhandelbar"¹. Der aktuelle Stand des Wissens lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Niedrige Geschwindigkeiten erhöhen die Sicherheit und reduzieren den Strassenlärm.
- Höhere Geschwindigkeiten führen nicht automatisch zu einer besseren Erreichbarkeit.
- Eine abschnittsweise Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit beeinträchtigt die Netzfunktion in der Regel nicht, die Gefahr von unerwünschtem Ausweichverkehr in Quartiere besteht jedoch.
- Die Auswirkungen von reduzierten Höchstgeschwindigkeiten auf den öffentlichen Verkehr sind zu beachten.

Diese Erkenntnisse der Fachwelt bezüglich Tempo 30 auf Hauptstrassen in Siedlungsgebieten werden von den zuständigen kantonalen Stellen noch zu wenig berücksichtigt.

3. Fehlender Respekt vor der Planungsautonomie der Gemeinden

Das kantonale Tiefbaamt nimmt im Falle der Stadt Frauenfeld übermässig stark Einfluss auf die Verkehrsplanung. Gemäss § 3 Abs. 1 des kantonalen Strassengesetzes (StrG, RB 725.1) stimmen Kanton und Gemeinden die Planung ihrer Strassen aufeinander ab. Diese gesetzliche Koordinationspflicht blockiert das Tiefbaamt mit einem einseitigen „Herr-im-Haus“ - Standpunkt. Sinnvolle kurzfristige Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt werden als „Flickwerk von Einzelmassnahmen ohne innere Ordnung“ abqualifiziert (TZ vom 4.3. 2017). Die Vertreter des kantonalen Tiefbauamtes schliessen für die nächsten drei Jahre in der Innenstadt von Frauenfeld Geschwindigkeitsreduktionen kategorisch

aus (TZ 4.3. 2017). Die Planungsautonomie der Stadt Frauenfeld wird verletzt, wenn keine nachvollziehbare Abwägung der Interessen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaft und der Siedlungsqualität vorgenommen wird. Die einzige Lösung, die das Tiefbauamt gelten lässt, ist eine Stadtentlastung, die bereits einmal in einer Volksabstimmung gescheitert ist.

Die Haltung des kantonalen Tiefbauamtes widerspricht den Planungszielen der Stadt Frauenfeld, die im Richtplan Siedlung und Verkehr vom 28. Juni 2011 festgelegt sind. Der Richtplan verlangt eine Aufwertung des öffentlichen Strassenraums in der Innenstadt, die sofort, kurz- und mittelfristig umgesetzt werden muss (SN 2.4). Als zentrale Massnahme ist in der Karte Teilrichtplan Strasse eine Tempo 30 Zone festgesetzt, die flächendeckend die Innenstadt umfasst. Diese Richtplaninhalte sind vom DBU am 26. September 2011 genehmigt worden und damit von Gesetzes wegen auch für die kantonalen Behörden und Ämter verbindlich.

Die Stadt Frauenfeld verfügt damit nicht über den Spielraum, um eine Verkehrspolitik umzusetzen, die den mehrfach geäusserten Bedürfnissen der Frauenfelder Bevölkerung Rechnung trägt. Dies erachten wir aus staatspolitischen und rechtlichen Gründen als problematisch.

Wir ersuchen den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass die erwähnten gesetzlichen Grundlagen des Bundes die Bewilligung von Temporeduktionen in den Innenstädten und Ortszentren der Thurgauer Gemeinden zulassen, selbstverständlich unter dem Vorbehalt der situationsbezogenen Einzelfallbeurteilung?
 - *Falls Ja: Welche Schlussfolgerungen zieht der Regierungsrat für die bisherige und künftige Praxis des kantonalen Tiefbauamtes bei der Bewilligung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen in den Innenstädten und Dorfkernen der Thurgauer Gemeinden?*
 - *Falls Nein: Worin unterscheidet sich der Kanton Thurgau von Kantonen, die Tempo 30 auf Kantonsstrassen zulassen, in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht?*
2. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass das kantonale Tiefbauamt sich im Rahmen der vom Bundesgesetzgeber eingeräumten Handlungsspielräume gegenüber den Anliegen der Gemeinden hinsichtlich Geschwindigkeitsreduktionen auf Kantonsstrassen kooperativ zeigen soll?
3. Ist der Regierungsrat bereit, das Baudepartement einzuladen, seine restriktive Haltung zu überprüfen und eine gemeindefreundliche Bewilligungspraxis zu entwickeln, die insbesondere auch Versuchsphasen im Sinne von § 13 Strassengesetz zulässt?
4. Welche Anforderungen stellt das Tiefbauamt hinsichtlich der baulichen Begleitmassnahmen bei Tempo 30 auf Kantonsstrassen? Können diese Anforderungen bei Versuchsphasen gemäss § 13 StrG reduziert werden? Wie lange dauern die Bewilligungsverfahren?
5. Weshalb hat der Kanton dem Gesuch der Stadt Frauenfeld zur Teilnahme an einem nationalen Forschungsvorhaben "Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen - Einsatzgrenzen und Umsetzung" nicht zugestimmt?

6. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass bei Verkehrsplanungen neben verkehrstechnischen auch raumplanerische Aspekte wie Aufenthalts- und Siedlungsqualität sowie Umweltthemen wie Lärmimmissionen und Luftverschmutzung berücksichtigt werden?
7. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die kantonalen Ämter die Verbindlichkeit der kommunalen Verkehrsrichtpläne und die darin festgelegten Handlungsanweisungen beachten? Gibt es dazu interne Richtlinien?

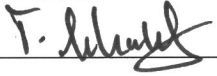
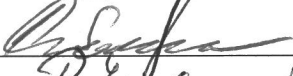
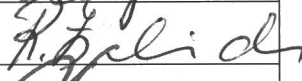
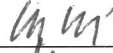
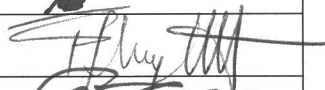
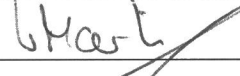
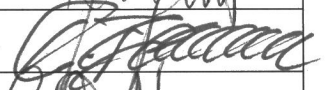
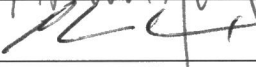
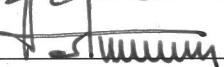
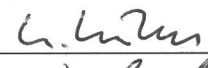
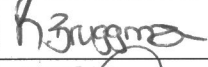
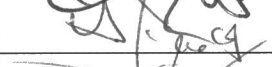
Dem Regierungsrat wird im Voraus für die Beantwortung der Fragen gedankt.

Frauenfeld, 19. April 2017

A handwritten signature in black ink, consisting of the letters 'M' and 'L' followed by a horizontal stroke.

Marianne Sax

Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner der Interpellation „Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts“ von Marianne Sax

Name / Vorname (in Blockschrift)	Unterschrift	Name / Vorname (in Blockschrift)	Unterschrift
1 Sonja Wiesmann		26 LEUTHOLD STEFAN	
2 FELIX Züst		27 Meyer Robert	
3 Turi Schallenberg		28 Schenck Klemenz	
4 Barbara Hür		29 Blinden Ruedi	
5 Christine Steiger-Egeli		30 Koch Paul	
6 M. Thörner		31 Schwyler Fabienne	
7 Hart Verena		32 Baumann Kurt	
8 S. Anz		33 Albrecht Claus	
9 Schlättli Nina		34	
10 Brangried Peter		35	
11 Christmann Koch		36	
12 Edith Wölfender		37	
13 Lüscher Birgit		38	
14 HATHAND BEHAG		39	
15 Müller Markus		40	
16 Odi Fervale		41	
17 Brügger Joe		42	
18 Bruggmann Marine		43	
19 Kappeler Tomi		44	
20 Egger Kurt		45	
21 Riegg Jost		46	
22 Huber Roland A.		47	
23 Gohl Andreas		48	
24 Jmeri Alban		49	
25 Orellano Lucas		50	