

## Bericht zum Mitwirkungsverfahren «Verkehrsberuhigung an der Tüfenwiesstrasse»

Der Gemeinderat beriet an seiner Sitzung vom 10. Juni 2024 die Eingaben aus dem Mitwirkungsverfahren zu den verkehrsberuhigenden Massnahmen an der Tüfenwiesstrasse. Nachfolgend sind die Eingaben zusammengefasst und mit den Stellungnahmen des Gemeinderates ergänzt.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme
1	a) Betonelement und Parkfelder vor Tüfenwiesstrasse 14a um eine Fahrzeuglänge nach Osten zum Dorfkern hin verschieben. Das entschärft Ausfahrt von Tüfenwiesstrasse 16, indem man noch vor dem Betonelement eine Ausweichmöglichkeit hat, sollte doch noch ein Auto entgegenkommen b) Evtl. Spiegel im/auf dem Betonelement mit Ausrichtung Kirche anbringen c) Betonelement östlich des Bachweges auf der Fahrspur in Richtung Kirche verschlechtert die Sicht von Fahrzeuglenkenden von Osten her auf Fussgänger, die von Süden her vom Bachweg auf die Tüfenwiesstrasse gelangen. Evtl. den Verkehr in der Strassenmitte zwischen beidseitigen Pollern hindurch leiten.	a) Die Tüfenwiesstrasse wird gemäss Verkehrszählung zwischen 14. und 21. August 2023 auf der Höhe Tüfenwiesstrasse 20 täglich von 1 447 Fahrzeugen (DTV; Werktagverkehr 1 581 Fahrzeuge) befahren. Dadurch entstehen genügend grosse Lücken zwischen zwei Fahrzeugen, um sich in den Verkehr einordnen zu können. Eine Verschiebung der Betonelemente ist aufgrund des Zusammenspiels Parkplätze, Betonelemente, Sichtweiten usw. nicht möglich. b) Spiegel können nur angebracht werden, wenn keine anderen Massnahmen realisiert werden können. Vorliegend könnte die Sichtweite nach Westen (und nach Osten) verbessert werden, wenn die Hecke versetzt und keine Fahrzeuge im Einmündungsbereich abgestellt werden. c) Ein «Tor» in der Strassenmitte ist aufgrund der nötigen Schleppkurve für die Zufahrt auf die Wiese mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen unrealistisch. Das Anbringen von zwei Schranken im südlichen Teil des Bachwegs ist in Absprache mit dem Grundeigentümer zu prüfen. Diese verbessert jedoch nur die Sicherheit, wenn die Wiese eingezäunt ist. Die beiden Haselsträucher werden entfernt. Das Betonelement auf der Brücke und die beiden östlichen Parkfelder sind nach Möglichkeit zu verschieben.
2	a) Parkfeld Höhe GS 607 entfernen b) Evtl. Spiegel bei Einfahrt Mettlenstrasse anbringen c) Kreuzung Tüfenwiesstrasse / Lindaustrasse / Ausserdorfstrasse besser signalisieren, evtl. Schwelle anbringen und Belag neu einfärben d) Schikane für Fussgänger bei der Querung des Bachwegs mit der Tüfenwiesstrasse (Südseite) anbringen e) Fahrbahn und Fussweg der Zufahrt zu GS 1426 und 1422 trennen und bei der Querung des	a) Allgemein: Die Hinweise sind zur Kenntnis zu nehmen. Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge kann nur reduziert werden, in dem verkehrsberuhigende Massnahmen (abgekürzt vbM) auf der Fahrbahn realisiert werden. Freie Sicht erhöht die Geschwindigkeit. Ziel ist, dass die Fahrzeuge das Tempo so anpassen, damit sie auf die nötige Anhaltedistanz bremsen können. b) Spiegel können nur angebracht werden, wenn keine anderen Massnahmen realisiert werden können. Vorliegend kann mit der geeigneten Gestaltung des Strassenraums die Geschwindigkeit reduziert und damit auch die Sichtweite reduziert werden. c) Für die Kreuzung Tüfenwiesstrasse / Lindaustrasse / Ausserdorfstrasse gilt Rechtsvortritt. Somit müsste grundsätzlich

Nr.	Eingabe	Stellungnahme
	<p>Bachwegs mit der Tüfenwiesstrasse (Nordseite) Schikane für Fussgänger anbringen</p> <p>f) Doppelparkfeld im Bereich Tüfenwiesstrasse 14 und 14a in Fahrtrichtung Kirche einzeichnen</p> <p>g) keine weiteren Parkfelder markieren</p> <p>h) Variante 2 ist besser als Variante 1, steigert jedoch auch Unfallrisiko und erschwert Reinigung, Schneeräumung usw.</p>	<p>keine weitere Markierung auf der Strasse angebracht werden. Der Belag im Kreuzungsbereich ist bereits anders eingefärbt als auf den Strassen.</p> <p>d) Siehe Stellungnahme 1 Bst. c</p> <p>e) Über die GS Nr. 590, 1426 und 1422 führt der klassierte Bachweg W2 Nr. 165, die Zufahrt ist privat. Schranken sind nicht realisierbar.</p> <p>f) Aufgrund der einzuhaltenden Sichtweiten ab den privaten GS können keine Parkfelder auf der Tüfenwiesstrasse in Fahrtrichtung Kirche markiert werden.</p> <p>g) siehe Bst. a</p> <p>h) Der Hinweis ist zur Kenntnis zu nehmen.</p>
3	<p>Befürchtet verschiedene Verschlechterungen in Bezug auf Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, Lärm, Umweltbelastung, von der Bevölkerung als störend empfundene Massnahme. Schlägt vor, Parkfelder auf der Fahrbahn aufzulösen, Tempo 30 km/h einzuführen, mit regelmässigen Geschwindigkeitsmessungen Tempolimits durchzusetzen.</p>	<p>Tempo-30-Zonen können nur mit eingeführt werden, wenn gleichzeitig auch vbM realisiert werden, vgl. auch Tempo-30-Zonen, Beratungsstelle für Unfallverhütung (abgekürzt bfu), Bern, 2023, Fachdokumentation 2.355 (<a href="https://www.bfu.ch/de/ratgeber/tempo-30-zonen">https://www.bfu.ch/de/ratgeber/tempo-30-zonen</a>, aufgerufen am 16. Mai 2024). Dazu können auch Parkfelder und Einengungen gehören. Die Tüfenwiesstrasse als Gemeindestrasse 1. Klasse gilt als verkehrsorientierte Strasse. Der Gemeinderat stellte bereits am 13. November 2023 (vgl. GRB 515/2023) fest, dass der Kantonsrat am 20. September 2023 beschloss, die Motion «42.23.05 Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen» anzunehmen. Dies bedeutet, dass das Tiefbauamt ein Moratorium für Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h auf solchen Strassen erliess und künftig auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klassen keine Tempo-30-Zonen mehr eingerichtet werden dürfen. Zudem gehen die Tendenzen auf Bundesebene in die gleiche Richtung (vgl. GRB 123/2024 vom 18. März 2024). Der Gesetzgebungsprozess ist noch offen.</p>
4	<p>Fussgängerstreifen (abgekürzt FGS) beim Einlenker in die Mettlenstrasse muss bestehen bleiben. Die beiden FGS bei der Verzweigung Tüfenwiesstrasse / Ausserdorfstrasse werden kaum mehr Frequenzen aufweisen. FGS hilft, den Verkehr im unteren Teil zu beruhigen.</p>	<p>a) Die bfu erläutert im bfu-Massnahmenkatalog, Infrastruktur-Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum, bfu-Fachdokumentation 2.278, 2017, S. 84 (<a href="https://www.baudokumentation.ch/m10/85/41132285/etc/25/41249125.pdf">https://www.baudokumentation.ch/m10/85/41132285/etc/25/41249125.pdf</a> aufgerufen am 16. Mai 2024) und bfu-Grundlage Empfehlung Verkehrstechnik Markierung und Signale MS.013-2016, Fussgängerstreifen (<a href="https://www.bfu.ch/media/3u4hnhzj/fussgaengerstreifen.pdf">https://www.bfu.ch/media/3u4hnhzj/fussgaengerstreifen.pdf</a>, aufgerufen am 16. Mai 2024) Ziff. 2.1 Nr. 5: Ziff. 2.1 Nr. 5: «Damit ein FGS sicher betrieben werden kann, soll dieser von Fussgängern regelmässig begangen werden. So soll ein FGS an den 5 meistbelasteten Stunden eines Durchschnittstages von mindestens 100 Fussgängern begangen werden. Vor Schulen und Heimen oder auf stark begangenen Schulwegen sowie bei Haltestellen des ÖV kann von dieser Bedingung abgewichen werden, jedoch soll die Anzahl von 75 Fussgängern in den 5 meistbelasteten Stunden eines Durchschnittstags</p>

Nr. Eingabe	Stellungnahme
	<p>nicht unterschritten werden. (...) Falls der DTV unter 3000 Fahrzeugen pro Tag ist, reichen die Zeitlücken (oftmals mehr als 12 Sekunden) zwischen zwei Fahrzeugen genügend aus, um eine Strasse auch ohne FGS mit einem Gewinn an Sicherheit zu überqueren.» Die Tüfenwiesstrasse wird täglich von rund 1450 Fahrzeugen befahren. Das sind bedeutend weniger Fahrzeuge, als die bfu-Empfehlung vorsieht. Trotzdem ist der FGS vorläufig signalisiert zu lassen, obwohl die Kantonspolizei einen FGS an diesem Standort nicht bewilligte.</p> <p>b) Die FGS an der Kreuzung Tüfenwiesstrasse / Lindastrasse / Ausserdorfstrasse dürften etwa die gleiche Verkehrsfrequenz von Fahrzeugen und Fussgängern aufweisen wie derjenige auf der Höhe der Mettlenstrasse. Dieser wäre wahrscheinlich gemäss bfu-Empfehlung ebenfalls überflüssig. Auf eine Überprüfung der FGS in Bezug auf Sicherheit, Frequenz usw. in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei ist jedoch zu verzichten.</p>
<p>5 Erachten es als nicht sinnvoll, den FGS beim Einlenker in die Mettlenstrasse aufzuheben.</p>	<p>Siehe Stellungnahme 4 Bst. a</p>
<p>6 a) Tüfenwiesstrasse ist für den Verkehr gedacht und nicht um Parkplatzprobleme zu lösen. Unbebautes Wiesenland für Parkplatz-Einbuchungen nutzen.</p> <p>b) Mit FGS Schulkinder schützen.</p> <p>c) Für die Parkfelder eine Zeitbeschränkung oder eine Taxpflicht machen.</p> <p>d) Die überhöhten Geschwindigkeiten mit wiederholten Polizeikontrollen eindämmen.</p> <p>e) Grüne Verkehrsinseln in der Mitte der Fahrbahn einbauen, die Strasse nach Möglichkeit mit etwas Wiesenland verbreitern.</p> <p>f) Die Ausserdorfstrasse wird inzwischen von vielen anderen (z.B. Stocken- und Lindastrasse) zur Durchfahrt benützt. Beidseitig der Ausserdorfstrasse ein Fahrverbot anbringen mit «Anwohner und Zubringer gestattet».</p>	<p>a) Das Wiesland südwestlich der Tüfenwiesstrasse ist (und bleibt bis auf weiteres) der Landwirtschaftszone als Nichtbauzone zugewiesen. Darauf können keine Parkplätze im Stil von «Besucherparkplätzen erstellt werden». Die Anzahl der Parkfelder auf der Tüfenwiesstrasse bleibt unverändert bei fünf. Die Parkfelder dienen primär als vbM, sekundär als Parkplätze für die Anwohnenden.</p> <p>b) Siehe Stellungnahme 4 Bst. a</p> <p>c) Um das Abstellen von Fahrzeugen zeitlich zu befristen oder für deren Benützung Gebühren zu erheben, wäre der Erlass eines Parkierungsreglements nötig. Im Gemeindegebiet sind nur wenige Parkfelder auf Strassen markiert, weshalb der Erlass eines Parkierungsreglements unverhältnismässig wäre.</p> <p>d) Aufgrund der während der Verkehrszählung im August 2023 ermittelten Geschwindigkeiten fuhren 18,7 Prozent der Fahrzeuge zu schnell. Für Geschwindigkeitskontrollen ist die Kantonspolizei zuständig, wobei ihr für regelmässige Kontrollen und die Installation eines mobilen Radarmessgerätes die Ressourcen fehlen. Um die Geschwindigkeiten nachhaltig zu senken, sind die geplanten vbM nötig.</p> <p>e) Die Strasse zu verbreitern, um ebenfalls vbM zu installieren, entspräche einer bedeutend teureren Massnahme als der vorgeschlagenen und wäre aus finanzieller Sicht unverhältnismässig.</p> <p>f) Die Ausserdorfstrasse ist eine Durchfahrtsstrasse und als Gemeindestrasse 2. Klasse Nr. 22 eingeteilt. Nach Art. 8</p>

Nr. Eingabe	Stellungnahme
	<p>Abs. 2 Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) dienen Gemeindestrassen 2. Klasse der Groberschliessung des Baugebietes und der Erschliessung grösserer Siedlungsgebiete ausserhalb des Baugebietes. Sie stehen in der Regel dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen. Folglich kann sie nicht ohne weiteres nur für den Zubringerdienst offen sein, umso mehr, als die Signalisation eines Fahrverbots ohne Kontrollen (wofür die Ressourcen fehlen) kaum die nötige Wirkung erzielen dürfte. Ebenso ist das Teilen der Ausserdorfstrasse in zwei Sackgassen unrealistisch. Die Ausserdorfstrasse ist bereits so ausgebaut, dass sie nur den Anstössern dienen sollte. Während der Bauzeit an der Mittel- und Underdorfstrasse dürfte sie jedoch auch als Möglichkeit benützt werden, um der Baustelle auszuweichen.</p>
7	FGS muss zwingend bestehen bleiben
8	<p>Siehe Stellungnahme 4 Bst. a</p> <p>a) Unterstützt vbM</p> <p>b) Kostengünstigere Variante 1 (Poller und Abweislinie) realisieren</p> <p>c) Im Bereich des Fussgängerstreifens eine Alternative einplanen, um das gleiche Sicherheitsniveau wie heute zu gewährleisten</p> <p>d) Stellt die Frage, für welche Projekte ein Mitwirkungsverfahren sinnvoll ist (Investitionsvolumen, Relevanz für wie viele Einwohnerinnen, etc.). Die Durchführung des Verfahrens löst Kosten aus. Stehen Kosten und Nutzen in einem sinnvollen Verhältnis?</p> <p>a) Ist zur Kenntnis zu nehmen</p> <p>b) Die Betonelemente mit Abweispfeilen sind einerseits besser sichtbar als Poller und verlangsamen aufgrund ihrer Grösse die Geschwindigkeiten besser als (kippbare) Poller.</p> <p>c) Siehe Stellungnahme 4 Bst. a</p> <p>d) In den Quartieren «Lindau» und «Loberg» leben viele Menschen, die von der geplanten vbM betroffen sind. Ein Mitwirkungsverfahren kann neue Ideen liefern und die Akzeptanz für die realisierten Massnahme erhöhen.</p>
9	<p>a) Mit Tempolimiten von 30 km/h alles so belassen wie es ist, evtl. 30 km/h nur vom Dorfbach bis zum Stechetenweg</p> <p>b) FSG trägt zur Temporeduktion bei</p> <p>c) Auf den 5 Parkfeldern nur das Parkieren von PKWs erlauben und ein Verbot für Lieferwagen und Kleinlastwagen aussprechen, weil diese die weitgehende Sicht verhindern.</p> <p>d) 5 Besucherparkplätze für so viele Parteien, welche an der Tüfenwiesstrasse 12 – 16 wohnen sind zu wenig</p> <p>e) Für bessere Übersicht genügt es, bei Nr. 14A die Ecke der Hecke (beim Unterflurcontainer) schräg</p> <p>a) Siehe Stellungnahme 3</p> <p>b) Siehe Stellungnahme 4 Bst. a</p> <p>c) Nach Art. 79 Abs. 6 Signalisationsverordnung, SR 741.21; abgekürzt SSV) dürfen Parkfelder nur von den Fahrzeugarten benützt werden, für die sie grössenmässig bestimmt sind. Parkfelder, die für eine Fahrzeugart oder Benutzergruppe reserviert sind, dürfen nur von dieser Fahrzeugart oder Benutzergruppe benützt werden. Somit verbietet das Bundesrecht, bestimmte Fahrzeuge von der Benützung des Parkfeldes auszuschliessen, obwohl sie grössenmässig in das Parkfeld passen.</p> <p>d) Es ist keine Aufgabe der Öffentlichkeit, Besucherparkplätze auf dem öffentlichen Grund zur Verfügung zu stellen. Die Parkfelder auf der Strasse gelten als vbM, die die nötigen Sichtweiten aus den privaten Vorplätzen sowie die Sicht auf entgegenkommende Fahrzeuge nicht behindern dürfen. Die Standorte der fünf Parkfelder sind auf die einzuhaltenden Sichtweiten, Kreuzungsstellen und Längen der</p>

Nr.	Eingabe	Stellungnahme
	abzuschneiden – dies verschafft 20 Meter mehr Sichtweite für Fahrzeuge von rechts kommend. Bei Haus Nr. 12 macht die Hecke gegenüber vom Parkfeld eine grosse Ausbuchtung. Durch das Zurückschneiden dieser Ausbuchtung wären die Fahrzeuge von links kommend bereits bei der Brücke ersichtlich.	Fahrzeuge abgestimmt. Zusätzliche Parkfelder lassen sich deshalb nicht markieren. Zudem müsste die Kantonspolizei diese Parkfelder verfügen. e) Gemäss Ingenieur werden die nötigen Sichtweiten ab der Tiefgaragenausfahrt eingehalten. Zusätzliche Massnahmen an den Hecken sind nicht nötig.
10	a) Beantragt Tempo 30 in Wohnquartieren erneut zu prüfen und/oder eine detaillierte Begründung zur Ablehnung dieser seitens Gemeinderats b) FGS beim Einlenker Mettlenstrasse belassen	a) Siehe Stellungnahme 3. Weshalb im Gemeindegebiet keine Tempo-30-Zonen eingerichtet werden sollen geht aus dem Mitteilungsblatt vom 8. Dezember 2023 hervor. Künftige Strassensanierungen sollen weiterhin gemäss dem Standard von Tempo-30-Zonen entsprechend realisiert werden. b) Siehe Stellungnahme 4 Bst. a
11	Wünscht in Anbetracht der heutigen Verkehrssituation, die durch Baustellen und Verkehrsdichte schon genügend Stress verursachen, nicht auf die Gegenfahrbahn geführt zu werden, zumal die Strasse durch ihre Krümmung nur beschränkte Übersicht gewährt.	Der Hinweis ist zur Kenntnis zu nehmen.
12	FGS beim Einlenker Mettlenstrasse belassen	Siehe Stellungnahme 4 Bst. a
13	a) FGS beim Einlenker Mettlenstrasse belassen b) Bevorzugt Variante 1 (mit Poller), da kleinere Unfallgefahr und geeigneter für den Winterdienst	a) Siehe Stellungnahme 4 Bst. a. Im Übrigen ist der Entscheid des Verwaltungsgerichts (abgekürzt VerwGE) B 2023/169 vom 16. Januar 2024 ( <a href="https://publikationen.sg.ch/rechtsprechung-gerichte-detail/12352/">https://publikationen.sg.ch/rechtsprechung-gerichte-detail/12352/</a> , aufgerufen am 16. Mai 2024) nicht mit der vorliegenden Situation vergleichbar, da im VerwGE ein DTV von 2 401 Fahrzeugen angegeben werden. Zudem leben entlang der Mettlenstrasse 13 Kinder zwischen 0 und 3 Jahren, 6 Kinder zwischen 4 und 5 Jahren (ungefähr kindergartenpflichtig), 22 Kinder zwischen 6 und 12 Jahren (ungefähr primarschulpflichtig) und 7 Jugendliche zwischen 13 und 15 Jahren, insgesamt 48 Kinder und Jugendliche (Stand 16. Mai 2024). Die Blockzeiten in der Schule dauern von 8 Uhr bis 11.40 Uhr. Wenn alle kindergartenpflichtigen Kinder den FSG zwei Mal und alle schulpflichtigen Kinder vier Mal täglich jeweils innerhalb rund einer Stunde benützen würden (während insgesamt fünf Stunden), betrüge die Frequenz dieses FSG insgesamt 100 Personen. Hinzu kommen diejenigen Erwachsenen und Jugendlichen, die den FSG auf dem Weg zur Bushaltestelle «Schule» nutzen. Das dürften folglich in etwa gleich viele Personen sein wie von der bfu empfohlen. Im Bereich, in

Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		dem der FGS aufgehoben werden soll, sind die Sichtweiten für Fussgänger eingehalten.
		b) Siehe Stellungnahme 8 Bst. b
14	<p>a) Auf den Poller bzw. das Betonelement und die Abweislinie auf der Dorfbachbrücke verzichten. Bei nasser Witterung muss von der Tüfenwiesstrasse mit Traktor und Anhänger in den Bachweg abgebogen werden können, um das Land zu bewirtschaften. Ein allfälliges Hindernis auf der Brücke behindert diese Einfahrt</p> <p>b) Auf Poller Höhe Tüfenwiesstrasse 12 verzichten, oder flexible Poller verwenden. Wenn die Autos nicht korrekt in den Parkfeldern abgestellt werden ist damit die Durchfahrt für aufgesattelte, landwirtschaftliche Maschinen (3.5 m) blockiert</p> <p>c) FGS beim Einlenker Mettlenstrasse belassen</p>	<p>a) Nach Möglichkeit ist das Betonelement auf der Brücke nach Osten zu verschieben, damit die Zufahrt in die Wiese gewährleistet bleibt. Dabei wären die östlichen Parkfelder einige Meter nach Westen zu verschieben. Siehe auch Stellungnahme 1 Bst. c</p> <p>b) Der Gemeinderat beabsichtigt, zwischen Trottoir und Fahrbahn kippbare Poller einzubauen.</p> <p>c) Siehe Stellungnahme 4 Bst. a</p>
15	<p>a) Belassen des Istzustandes inkl. ZBS (FGS) Einlenker Mettlenstrasse</p> <p>b) Zusätzlich 2-3 Parkfelder mehr einzeichnen.</p>	<p>a) Siehe Stellungnahme 4 Bst. a</p> <p>b) Siehe Stellungnahme 9 Bst. d</p>
16	<p>a) Vereinfachte Variante 2 umsetzen, auf die Poller verzichten. Sie können, wenn notwendig, auch später noch angebracht werden.</p> <p>b) Die Anzahl der Betonelemente auf der Fahrbahn ohne Parkfelder sei auf ein Element (das Mittlere) zu reduzieren.</p>	<p>a) Poller tragen dazu bei, dass die Fahrbahn schmaler wird, die Geschwindigkeit reduziert werden muss und nicht mit unangemessener Geschwindigkeit «Slalom» gefahren werden kann.</p> <p>b) Die Anordnung und Anzahl der Betonelemente dient dazu, die Geschwindigkeit auf der ganzen Strecke zu reduzieren und verhindert, dass Fahrzeuge beschleunigen und wieder abgebremst werden. Fahrzeuge sollten mit den geplanten vbM auf der ganzen Strecke mit einer reduzierten Geschwindigkeit fahren.</p>
17	Für Variante 1 und 2 sollte nebst den baulichen Massnahmen auch eine zeitliche Beschränkung der eingezeichneten Parkfelder vorgesehen werden!	Siehe Stellungnahme 6 Bst. c

Zuzwil, 10. Juni 2024

**Gemeinde Zuzwil**  
Gemeinderat