



**Richtlinie TBA
Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen**

R 2012.04

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. John'.

Marcel John
Kantonsingenieur

Erarbeitet durch:
Strassen- und Kunstbauten

Genehmigt: Genehmigt: 09.06.2016 (KoKo 05/2016)

Version Mai 2016, ersetzt die Version vom Juli 2012



Änderungsverzeichnis

Version	Änderung / Anpassung / Bemerkung
2016-05	- Einführung Änderungsverzeichnis / Anpassung Layout



Inhalt

1	Einleitung	4
2	Tempo 30 Zonen / Begegnungszonen	4
3	Dosierungssysteme / Staumanagement / Verkehrslenkung	4
4	Materialien / Bautechniken	5
5	Farben im Strassenraum	5
6	Kosten / Finanzierung	6
6.1	Kosten	6
6.2	Unterhaltskosten	6
6.3	Rechnungsstellung	7
7	Weitere Bedingungen	7
7.1	Bäume	7
8	Vorgehen für Strassenraumgestaltungen	7
8.1	Allgemein	7
8.2	Organisation	8
8.3	Experte / Moderation	8
8.4	Koordination	8
	Quellenverzeichnis	10



1 Einleitung

Kantonsstrassen besitzen eine überregionale Erschliessungs- und/oder Verbindungsfunktion. Bei Havarien auf dem übergeordneten Netz (Kantonsstrassen 1. Klasse / Nationalstrassen) ist eine Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs so gut als möglich auf dem Kantonsstrassennetz zu organisieren. In urbanen Gebieten führt diese überregionale Funktion zu Konflikten mit der Gesellschaft. Beruhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen gewinnen zunehmend an Popularität, wobei ein unausweichlicher Zielkonflikt zwischen Wohnen und Mobilität entsteht. Um die Thematik Strassenraumgestaltung im Kanton St.Gallen einheitlich zu regeln, zeigt diese Richtlinie den Kompromiss zwischen Bau, Unterhalt und Verkehrsplanung auf. Trotz der einheitlichen Regelung besitzt jeder Strassenzug einen eigenen Charakter und ist als Einzelfall zu betrachten. Abweichungen von den vorgegebenen Randbedingungen sind möglich oder, je nach Situation, notwendig.

2 Tempo 30 Zonen / Begegnungszonen

Kantonsstrassen besitzen eine überregionale Erschliessungs- resp. Verbindungsfunktion. Um dieser Voraussetzung gerecht zu werden, wird eine Kantonsstrasse immer eine grosse Verkehrsnachfrage erfahren und es wird eine entsprechende Kapazität zur Verfügung gestellt werden müssen. Weiter zeigt eine Vielzahl von Studien, dass das Geschwindigkeitsniveau von Strassen nur vom Strassencharakter abhängig ist und dass "nur" Regulationen (ausschliesslich Signalisation und Markierung) ohne permanente Kontrollen wenig bringen. Aus diesen zwei Gründen vertritt der Kanton St.Gallen die Haltung, dass auf rechtliche "Regimeänderungen" verzichtet werden soll. Vielmehr erstrebenswert ist mit einer geeigneten Gestaltung das Geschwindigkeitsniveau zu senken, um so das Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden aller Verkehrsteilnehmer und Anwohner zu steigern.

Gemäss Bestimmungen des Strassenverkehrsrechtes dürfen signalisierte Hauptstrassen, um welche es sich bei Kantonsstrassen vorwiegend handelt, nur in ausgewiesenen und begründeten Fällen in Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Dies bei besonderen örtlichen Verhältnissen (z.B. in einem speziellen Ortszentrum oder in einem Altstadtteil) und wenn dort die Voraussetzungen nach Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) [1] zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind. Der Einbezug von Hauptstrassen in eine Begegnungszone ist hingegen nicht zulässig.

3 Dosierungssysteme / Staumanagement / Verkehrslenkung

Dosierungssysteme, die ausschliesslich eine Verlagerung des Staubereiches zur Folge haben und die Kapazität eines Strassenzuges nicht beeinträchtigen, sind auf Kantonsstrassen möglich. Voraussetzung ist allerdings, dass diese Massnahme in der betreffenden Gemeinde politisch diskutiert wurde, rechtlich zulässig ist und eine entsprechende Akzeptanz ausgewiesen werden kann. Dafür hat im Minimum ein Beschluss der Stadtregierung oder des Gemeinderates vorzuliegen. Damit kann dem Kanton ein entsprechender Antrag gestellt werden.



Soll mit einem Dosierungssystem gezielt eine Verlagerung des Verkehrs erreicht werden, ist die Massnahme im Einzelfall zu prüfen. Eine Verlagerung ist nur auf einer übergeordneten Strasse (Kantonsstrasse 1. Klasse) oder einer gleichrangigen (Kantonsstrasse 2. Klasse) zulässig. Die Gesamtkapazität hat nachweislich für das Verkehrsaufkommen der nächsten 20 Jahre zu genügen und ist in jedem Fall mittels einer Verkehrsmodellierung nachzuweisen.

4 Materialien / Bautechniken

Die Verwendung von speziellen Baumaterialien ist im Einzelfall zu prüfen. Generell sind möglichst fugenarme Werke anzustreben. Pflästerungen und eingefärbte Beläge sind beliebte Elemente einer Strassenraumgestaltung. Die Erstellung, als auch der Unterhalt von Pflästerungen respektive eingefärbten Belägen sind sehr aufwändig und kostspielig. Um die Gleichbehandlung der Gemeinden zu gewährleisten, sind die Mehrkosten gegenüber dem herkömmlichen Standard von der Gemeinde zu tragen. Die Kosten für den betrieblichen und baulichen Unterhalt gehen gänzlich zu Lasten der Gemeinde (vgl. Pkt. 6.2).

Speziell bei Pflästerungen, aber auch bei anderen Materialien, können die Lärmemissionen weit über den herkömmlichen Werten eines Asphaltbelages liegen. Entsprechend ist diesem Umstand genügend Aufmerksamkeit zu widmen. Auf Kantonsstrassen werden Schwellen oder andere vertikale Versätze nicht angewandt.

Bei farbigen Beschichtungen handelt es sich um eine äusserst preisgünstige Gestaltungsmethode. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass farbige Beschichtungen eine relativ kurze Lebensdauer besitzen, speziell wenn diese in Bereichen mit maschineller Schneeräumung angeordnet werden. Im Übrigen dürfen die Materialien keine Farben oder Formen aufweisen, die den rechtlich relevanten Markierungen ähnlich sind oder deren Wirkung herabsetzen könnten (vgl. Pkt. 5).

Liegt eine unklare Situation bezüglich der Akzeptanz der Massnahme Strassenraumgestaltung vor, kann mittels einer Versuchsanordnung (Provisorium limitiert auf einjährige Versuchsdauer) die Entscheidungsfindung unterstützt werden.

Verkehrsinselformen sind, sofern die Verantwortung für den Unterhalt nicht durch die Gemeinde übernommen wird, möglichst unterhaltsarm auszuführen.

5 Farben im Strassenraum

Nach Art. 72 Abs. 1bis Signalisationsverordnung SSV [1] sind bauliche Elemente, die Markierungen ähnlich sind, mit ihnen verwechselt werden können, ihre Wirkung beeinträchtigen oder sonst irgendwie den Eindruck einer strassenverkehrsrechtlichen Bedeutung erwecken können, unzulässig.

Punktuelle Belagswechsel dürfen weder bezüglich Farbe noch Form als Markierung im Sinne der Signalisationsverordnung (SSV) [1] verstanden werden. Sie dürfen demnach nur zur Verdeutlichung von baulichen oder betrieblichen Massnahmen auf den jeweiligen Verkehrsflächen angewendet werden. Solche Belagswechsel haben somit keine



rechtliche Bedeutung in Bezug auf Verkehrsführung und Vorrtrittsregelung, insbesondere wenn sie als Oberflächeneinfärbungen und Beschichtungen ausgeführt werden. Diese dienen ausschliesslich der Strassenraumgestaltung. Darunter werden Mehrzweckstreifen, breite Bänder am Fahrbahnrand oder flächige Gestaltungen auf Fahrbahnen (ohne Markierung wie Radstreifen usw.) verstanden, die in grau, beige oder mit einer anderen Farbe, welche Art. 101 Abs. 1 SSV [1] nicht verletzen, oder mit ähnlichen Materialien ausgeführt werden. Die Farbwahl von eingefärbten Belägen und Beschichtungen richtet sich nach SN 640 214 [2] „Entwurf des Strassenraumes; Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen“.

6 Kosten / Finanzierung

Die Finanzierung einer Strassenraumgestaltung erfolgt nach dem Grundsatz der Interessenslage. Die Definition des Kostenteilers für die Bau- und Unterhaltskosten wurde anhand der ersten Strassenraumgestaltungsvorhaben einheitlich durch die Dienststelle Grundstücksgeschäfte definiert:

6.1 Kosten

- Zu Lasten des Kantons St. Gallen, Tiefbauamt, gehen die Bau- und Unterhaltskosten nach Art. 68 ff des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) [3], sowie von den Instandstellungskosten des betreffenden Kantonsstrassenabschnittes die sogenannten "Ohnehinkosten"
- Gemäss Art. 69 StrG [3] übernimmt die politische Gemeinde 35 Prozent der Baukosten abzüglich der Ohnehinkosten. (vgl. Pkt. 6.1, Abs. 1)
- Zusätzlich trägt die politische Gemeinde folgende, durch die Gestaltung des Strassenraums, entstehende Kosten zu 100 Prozent:
 - Mehrkosten für den normalen Standard übertreffende Ausbauten von Gehwegen, Radstreifen, Kernfahrbahnen, usw. (z.B. Pflästerungen, Einfärbung von Belägen oder anderweitigen Gestaltungen);
 - Erstellungskosten für die Beleuchtungskandelaber wenn Ersatz (nur innerorts);
 - Gestalterische Massnahmen auf öffentlichem Grund (Grünrabatten, Bepflanzungen, Parkplätze, Sitzbänke, Trennpfosten, usw.);
 - Mehrkosten in der Gestaltung von privaten Vorplätzen sowie deren Bepflanzungen.

6.2 Unterhaltskosten

(baulich und betrieblich nach ausgeführtem Strassenprojekt)

Neben den gesetzlichen Bestimmungen trägt die politische Gemeinde die folgenden baulichen und betrieblichen Unterhaltskosten zu 100%:

- Gehwegbereiche, welche nicht den normalen Baustandard (Schwarzbelag oder vergossene Granitsteinpflästerung) aufweisen;
- Kosten für den Mehraufwand beim baulichen Unterhalt infolge gestalterischer Massnahmen, sofern der bauliche Unterhalt durch das Tiefbauamt ausgeführt wird;
- Unterhalt aller Flächen, die auf Wunsch der Gemeinde speziell bepflanzt oder möbliert werden sollen;



- Instandstellungskosten für Schäden, an den Kantonsstrassenanlagen sowie an Dritteigentum (Werkleitungen, private Vorplätze, usw.) welche ausgewiesenermassen aus der Pflanzung und dem Bestand von hochstämmigen Bäumen entstehen;
- Betrieb der Beleuchtung mit Reparatur und Erneuerung;
- Reparatur und Erneuerung von Pollern, Absperrpfosten und ähnlichen Einrichtungen.

6.3 Rechnungsstellung

Der Kostenanteil der Baukosten (vgl. Pkt. 6.1) wird der politischen Gemeinde durch das Tiefbauamt, Abteilung Strassen- und Kunstbauten, in Rechnung gestellt.

Allfällige Mehrkosten im baulichen Unterhalt der Gehwege oder Radstreifen, sofern dieser durch das Tiefbauamt erfolgt, sowie Mehrkosten im baulichen Unterhalt infolge gestalterischer Massnahmen auf der Fahrbahn, werden der politischen Gemeinde jährlich durch das jeweilige Strassenkreisinspektorat in Rechnung gestellt.

7 Weitere Bedingungen

7.1 Bäume

Neu vorgesehene Bäume auf öffentlichem Grund und im ungesetzlichen Abstand zur Eigentumsgrenze der Kantonsstrasse bilden nicht Gegenstand der Strassenraumgestaltung. Auf Gesuch der politischen Gemeinde werden neu zu pflanzende Bäume vom Strasseninspektorat mit separater Verfügung bewilligt, sofern die Verkehrssicherheit dies zulässt.

Neue Bäume auf öffentlichem Grund verbleiben im alleinigen Unterhalt der politischen Gemeinde. Sie dürfen nicht als Schutzobjekte bestimmt werden und können durch das kantonale Tiefbauamt ohne Bewilligung und entschädigungslos entfernt werden, sofern dies aus Verkehrssicherheitsgründen oder im öffentlichen Interesse erforderlich ist.

8 Vorgehen für Strassenraumgestaltungen

Möchte eine Gemeinde eine Strassenraumgestaltung verwirklichen, bei der Kantonsstrassen miteinbezogen werden sollen, empfehlen wir folgende Anhaltspunkte zu berücksichtigen:

8.1 Allgemein

- Der erste Schritt einer Strassenraumgestaltung bildet ein Mitwirkungsverfahren mit dem Ziel das Konzept einer Strassenraumgestaltung zu erarbeiten. Dieses Konzept sollte vom Konkretisierungsgrad her den örtlichen Verhältnissen (z.B. Strassenbreiten) entsprechen.
- Zu Beginn des Verfahrens wird ein Brainstorming in der Arbeitsgruppe durchgeführt. Das Resultat dieses Brainstorming wird als Grundlage für den Auftrag an den Planer verwendet.
- Die Teilnehmer für die Erarbeitung eines Konzeptes bildet eine Arbeitsgruppe mit einem externen Moderator (Fachexperte).



- Die Dauer für ein Konzept Strassenraumgestaltung sollte 12 Monate nicht übersteigen.
- Es ist empfehlenswert, weitere Gemeindestrassen im Sinne eines Gesamtkonzeptes für eine Gemeinde mit einzubeziehen.
- Aus Gründen der Finanzierbarkeit kann es notwendig sein, das Vorhaben zu etappieren.
- Die Grundlage für eine Strassenraumgestaltung bildet das Strassengesetz des Kantons St.Gallen [3]. Dementsprechend sind alle Etappen aufzulegen und folglich ist die Möglichkeit von Einsprachen gegeben.

8.2 Organisation

- Die Federführung für die Erarbeitung des Konzeptes liegt bei der Gemeinde
- Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe soll einen Querschnitt durch Gemeinde und Betroffene repräsentieren (Schulen, Gewerbe, Familienfrau usw.).
- Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe ist Sache der Gemeinde (Abstützung Vorhaben bei Bevölkerung).
- Zu grosse Gruppen werden schwerfällig.
- Die Arbeitsgruppe konstituiert sich selber und stellt einen Präsidenten.

8.3 Experte / Moderation

- Expertenauftrag / Moderation wird durch Einladung von Ingenieurbüros freihändig vergeben.
- Die Offerte beinhaltet den Vorgehensvorschlag für die Erarbeitung des Konzeptes und die Moderation der Arbeitsgruppen. Die Ausschreibungsunterlagen können durch das Tiefbauamt erstellt werden.
- Die Offerteingabe erfolgt 2-fach an die Gemeinde, wobei ein Exemplar vom Tiefbauamt zugestellt wird.
- Die Bewertung der Offerten erfolgt einmal durch Gemeinde und einmal durch das Tiefbauamt. Anschliessend findet ein Abgleich der Offertbewertungen statt.
- Vor Auftragsvergabe ist ein Gespräch mit der Arbeitsgruppe sinnvoll um die Chemie zwischen Arbeitsgruppe und Moderation zu testen.
- Die Auftragserteilung erfolgt durch die Gemeinde.
- Das Tiefbauamt macht in der Regel eine Kostengutsprache in der Höhe von etwa 50 Prozent.

8.4 Koordination

- Die Arbeitsgruppen werden durch das Tiefbauamt begleitet (Einhaltung der Richtlinien und gesetzlicher Vorgaben).
- Das Tiefbauamt übernimmt die Koordination der Verfahrenskontrolle wie mit Kantonspolizei (KAPO), Dienststelle Verkehrstechnik (vgl. Art. 107 Abs. 6 SSV [1])



Richtlinie TBA ; R 2012.04
Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen

Kontakt

Baudepartement
Tiefbauamt
Kantonsingenieurbüro
Lämmli brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen



Quellenverzeichnis

- [1] Schweizerischer Bundesrat, Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV).
- [2] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), SN 640 214 Entwurf des Strassenraumes - Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen, Zürich, 2009.
- [3] Kanton St.Gallen, Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG).