

Interpellation Kündig-Rapperswil-Jona / Altenburger-Buchs / Gut-Buchs (44 Mitunterzeichnende)
vom 28. November 2012

Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts

Schriftliche Antwort der Regierung vom 21. Mai 2013

Silvia Kündig-Rapperswil-Jona, Ludwig Altenburger-Buchs und Daniel Gut-Buchs stellen in ihrer Interpellation vom 28. November 2012 Fragen zum Einbezug von Kantonsstrassen in Tempo-30-Zonen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes [SR 741.01; abgekürzt SVG] in Verbindung mit Art. 4a Abs. 1 Bst. a der Verkehrsregelverordnung [SR 741.11]). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 der Signalisationsverordnung [SR 741.21; abgekürzt SSV]). Nach Art. 108 Abs. 5 SSV können auf Strassen innerorts tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h angeordnet werden (Bst. d); zudem besteht die Möglichkeit, eine Tempo-30-Zone oder eine Begegnungszone einzuführen (BGE 1C_160/2012 vom 10. Dezember 2012 E. 4).

Tempo-30-Zonen kennzeichnen Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss und die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt (Art. 22a SSV). Sie sind grundsätzlich auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter beschränkt (Art. 2a Abs. 5 SSV). Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet (Art. 2a Abs. 6 SSV), d.h. an Orten, an denen das Fussgängeraufkommen am grössten ist (vgl. BGE 1C_160/2012 vom 10. Dezember 2012 E. 4.1.2).

Die Gründe, die eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine Tempo-30-Zone erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt: eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben (Bst. a); bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (Bst. b); auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung kann der Verkehrsablauf verbessert werden (Bst. c) oder eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) kann vermindert werden (Bst. d). Das für abweichende Höchstgeschwindigkeiten erforderliche Gutachten hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 SSV und Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen [SR 741.213.3]; vgl. BGE 136 II 547 f. E. 3.2 mit Hinweisen).

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Regierung ist der angesprochene, in BGE 136 II 539 publizierte Bundesgerichtsentscheid bekannt, wonach Tempo-30-Zonen auch auf verkehrsorientierten Durchgangsstrassen mit grosser Verkehrsbelastung zulässig sind, sofern aufgrund eines Gutachtens nachgewiesen ist, dass dadurch der Verkehrsfluss verbessert werden kann (siehe dazu auch der neuere BGE

1C_160/2012 vom 10. Dezember 2012 betreffend das Dorf Sumvitg). Das Bundesgericht hat auch ausgeführt, dass Tempo 30 auf Hauptstrassen nur in geeigneten Ausnahmefällen zulässig ist. In dem in der Interpellation erwähnten Fall von Münsingen hielt es den Nachweis als erbracht, dass der Verkehrsfluss mit dem Tempo-30-Regime verbessert wird. Im Fall von Sumvitg erachtete es den Bedarf eines besonderen Schutzes der Fussgänger für ausgewiesen (Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV).

2. Gesuche von Gemeinden um Erlass von Tempo-30-Zonen werden von der Kantonspolizei eingehend geprüft. Dies gilt auch für Anträge auf Einführung von Tempo-30-Zonen, die einen Kantonsstrassenabschnitt umfassen. Die Kantonspolizei hat zusammen mit der Vereinigung der St.Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten einen Leitfaden für eine koordinierte und effiziente Umsetzung von Tempo-30-Zonen erarbeitet. Die Anordnung einer Tempo-30-Zone setzt voraus, dass die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Vorausgesetzt ist insbesondere ein (Kurz-)Gutachten, dessen Inhalt in Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen umschrieben ist. Entscheidend ist, dass der Kantonspolizei die erforderlichen Informationen geliefert werden, um beurteilen zu können, ob eine Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt und die Massnahme im Hinblick auf das betreffende Ziel verhältnismässig ist. Bei der Prüfung kann nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Kantonsstrassen mit wenigen Ausnahmen in der Liste der Durchgangsstrassen (Durchgangsstrassenverordnung [SR 741.272]) aufgeführt sind. Die mit der Einführung eines Tempo-30-Regimes verbundenen baulichen, verkehrsberuhigenden Massnahmen sind mit dem übergeordneten Charakter der Kantonsstrassen schwer vereinbar.

Der öffentliche Verkehr mit Linienbussen ist auf die Einhaltung der Fahrpläne und die Sicherstellung der Anschlüsse auf weiterführende Bahn- und Buslinien angewiesen. Massnahmen, die den Verkehrsfluss erleichtern und das Risiko von Staubildungen mindern, verbessern grundsätzlich die Betriebsqualität des öffentlichen Verkehrs. Busfahrpläne weisen aber oft Umlaufzeiten und knappe Anschlüsse auf und funktionieren nur, wenn die zugrunde gelegten Fahrzeiten eingehalten werden können. Die Strecken, die der Bus mit Tempo 30 km/h zu befahren hat, dürfen nur kurz sein, ansonsten knappe Anschlüsse verloren gehen oder bei knappen Umlaufzeiten ein zusätzlicher Bus nötig wird oder Haltestellen aufzuheben sind. Auch verschlechtern die mit der Einrichtung von Tempo-30-Zonen in der Regel verbundenen baulichen Massnahmen wie Schwellen, Fahrbahneinengungen und wechselseitige Anordnungen von Parkfeldern und Hindernissen den Fahrkomfort der Busreisenden auch bei tieferen Geschwindigkeiten, v.a. im Agglomerationsverkehr für Reisende mit Stehplatz.

3. Ob auf einem Abschnitt einer Kantonsstrasse in Rapperswil-Jona ein Tempo-30-Regime bewilligt werden könnte, kann nicht allgemein beantwortet werden. Ein konkretes Gesuch erforderte eine eingehende Prüfung. Mit dem Gesuch wäre in einem Gutachten aufzuzeigen, dass auf dem fraglichen Strassenabschnitt zumindest einer der Gründe nach Art. 108 Abs. 2 SSV gegeben ist. Nach den bisherigen Erfahrungen dürfte dieser Nachweis auf den drei Kantonsstrassenachsen in Rapperswil-Jona schwierig sein. Dies gilt auch für den im erwähnten BGE betreffend Münsingen geltend gemachten Grund des verbesserten Verkehrsablaufs. Insbesondere könnte von Bedeutung sein, dass die in Frage kommenden Kantonsstrassen ausgeprägte Hauptverkehrsverbindungen (mit Lichtsignalen gesteuerte Knoten, Einspurstrecken, Querschnitt für Ausnahmetransporte usw.) sind. Sodann wären geschwindigkeitsmindernde Massnahmen nicht einfach zu realisieren, ohne den öffentlichen Verkehr mit Gelenkbussen und den Schwerverkehr zu beeinträchtigen.