

Interpellation SVP-Fraktion / FDP-Fraktion vom 29. November 2022

Bundesrat und Kantonsrat für Tempo 50, Regierung und Stadtrat für Tempo 30 innerorts

Schriftliche Antwort der Regierung vom 4. Juli 2023

Die SVP-Fraktion und die FDP-Fraktion erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 29. November 2022 nach der Haltung der Regierung zur bundesrätlichen Medienmitteilung vom 24. August 2022 und zur eidgenössischen Volksinitiative «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)». Zudem interessiert sie, wie Kantonsstrassen den Verkehr bei Tempo 30 aufnehmen und bewältigen können, ohne die Mobilität der Verkehrsteilnehmenden einzuschränken. Schliesslich möchten sie wissen, ob die Regierung zu den Kantonsratsbeschlüssen im Zusammenhang mit Tempo 30 im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms für die Jahre 2019 bis 2023 (36.18.02) steht.

Die Regierung antwortet wie folgt:

In der Schweiz sind rund 14 Prozent der Bevölkerung übermässigem Strassenlärm ausgesetzt. In der Stadt St.Gallen sind dies rund 11'000 Personen. Lärmschutzmassnahmen können an Fahrzeugen, an Strassenbelägen oder bei der Geschwindigkeit erfolgen. Erste Priorität haben Massnahmen an der Quelle, also dort, wo der Lärm entsteht. Nicht vorgesehen ist, Tempo 30 auf allen Strassen, also flächendeckend, einzuführen. Für eine Interessenabwägung berücksichtigen Kanton und Stadt zusätzlich die Bedürfnisse der Verkehrsplanung, der Verkehrssicherheit und der Raumplanung. Wo die Grenzwerte nicht überschritten werden, sollen nach wie vor die vom Bundesrat festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten gelten. Es trifft damit nicht zu, dass das Konzept den erwähnten Verlautbarungen des Bundesrates widerspricht.

Raumplanerische Massnahmen gegen den Strassenlärm sind in einer Stadt wie St.Gallen, die einen überaus hohen Bebauungsgrad aufweist, nur in einem sehr begrenzten Umfang möglich. Zudem sind etliche Häuserzeilen entlang den Hauptverkehrsachsen unter Ortsbildschutz gestellt. Hier besteht wenig bis kein Spielraum.

Zu den einzelnen Fragen

1. Das «Konzept Temporegime Stadt St.Gallen» hält sich an die bundesrechtlichen Vorgaben der Umweltschutz- und Lärmschutzgesetzgebung sowie der Strassenverkehrsgesetzgebung. Die Regierung zeigt in ihrer Antwort vom 10. Mai 2022 auf die Interpellation 51.22.17 «Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen – einheitliche Rechtsanwendung auf dem ganzen Stadtgebiet sicherstellen» auf, dass im Zusammenhang mit der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit das Bundesrecht massgebend ist. Gemäss diesen Vorgaben des Bundes kann von den festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten abgewichen werden – vorausgesetzt, die Geschwindigkeitsreduktion verfolgt eines der folgenden Ziele: besondere Gefahren im Strassenverkehr vermindern, bestimmte Strassenbenutzerinnen und -benutzer schützen, übermässige Umweltbelastung reduzieren oder den Verkehrsablauf verbessern. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

2. Das Stimmberechtigten haben die eidgenössische Volksinitiative «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)» am 4. März 2001 mit 79,7 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Die Initiative verlangte eine generelle Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts ohne den Nachweis, ob dies gemäss den geltenden Gesetzgebungen notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist. Die Einführung einer generellen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist mit dem nun vorliegenden «Konzept Temporegime Stadt St.Gallen» nicht vorgesehen. Damit respektiert die Regierung den damaligen Volksentscheid.
3. Die Leistungsfähigkeit und der Verkehrsfluss werden durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich nicht tangiert. Aufgrund der kritischen Vernehmlassungsergebnisse hat die Regierung jedoch eine Interessenabwägung vorgenommen. So verzichtet sie auf die Einführung von Tempo 30 tags und nachts auf der Ost-West-Achse (Zürcher Strasse–Rosenbergstrasse–Unterer Graben–Torstrasse–Rorschacher Strasse).
4. Nach dem Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 (36.18.02) sind die Einführung von Tempo-30-Zonen und/oder streckenbezogene Herabsetzungen der Höchstgeschwindigkeit nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Insbesondere darf aber die Leistungsfähigkeit der Strasse nicht beschränkt werden. Vor der Einführung einer Geschwindigkeitsreduktion ist demnach zu klären, ob diese zweck- und verhältnismässig ist. Verschiedene Entscheide des Bundesgerichtes weisen darauf hin, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auch auf Hauptverkehrsachsen zu prüfen ist.

Die Lärmsanierung wird in erster Linie durch lärmarme Beläge und raumplanerische Massnahmen umgesetzt. Etliche bereits umgesetzte Lärmsanierungsprojekte bestätigen dies. Bei der Lärmsanierung müssen aber auch die gesetzlichen Vorgaben auf Bundesebene eingehalten werden. Sowohl die Umweltschutzgesetzgebung (SR 814.0) mit der dazugehörigen Lärmschutzverordnung (SR 814.41) als auch das Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01) mit der dazugehörigen Signalisationsverordnung (SR 741.21) zwingen die Regierung, in vielen Fällen Geschwindigkeitsreduktionen zu prüfen und umzusetzen.