

Frau Regierungsrätin
Susanne Hartmann
Vorsteherin des Bau- und Umweltdepartementes
Lämmli Brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

Frau Stadtpräsidentin
Maria Pappa
Rathaus
9001 St.Gallen

St.Gallen, 23. November 2022

f.keller@gsgv.ch

Konzept Temporegime Stadt St.Gallen: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin
Sehr geehrte Frau Stadtpräsidentin

Stadt und Kanton St.Gallen beabsichtigen, in der Stadt St.Gallen flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Sie berufen sich dabei auf die Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV). Wir (d.h. der Kantonale Gewerbeverband St.Gallen sowie Gewerbe Stadt St.Gallen) lehnen die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in der Stadt St.Gallen ausdrücklich ab und legen Ihnen die Gründe dafür nachstehend dar. Wir beantragen, auf die Umsetzung des Konzeptes zu verzichten und die darin aufgeführten Massnahmen ersatzlos zu streichen.

1. Keine ausreichende Informationsgrundlage

Der bestehende Konzeptbericht wird der Öffentlichkeit und den Teilnehmern der vorliegenden Vernehmlassung derzeit vorenthalten. Die fehlende Informationsgrundlage erschwert bzw. verunmöglicht in unverständlicher Art und Weise das Vernehmlassungsverfahren. Auf eine Mitwirkung der Bevölkerung wird verzichtet, weil zum jetzigen Zeitpunkt der Handlungsspielraum gering sei. Es ist zwingend, dass die bestehenden Informationen veröffentlicht und eine breite Mitwirkung angestrebt wird. Zum Konzeptbericht und allenfalls weiteren vorenthaltenen Informationen muss ausdrücklich Stellung genommen werden können.

2. Einseitige Fokussierung auf das Thema Lärm

Der Schutz der Bevölkerung vor Lärm ist zweifelsohne ein wichtiges Anliegen. Der Lärmschutz ist aber nicht das einzige öffentliche Interesse, welches die Behörden zu wahren haben. Zudem setzen Stadt und Kanton bei der Lärmbekämpfung auf das falsche Mittel, wenn sie einseitig das ganze Stadtgebiet betreffende Geschwindigkeitsreduktionen verfügen wollen. Diese Massnahme ist nicht bloss sachlich falsch, sondern widerspricht auch dem Willen des Kantonsrates. Der Kantonsrat hat bekanntermassen beschlossen, dass Lärmsanierungen an Kantonsstrassen durch raumplanerische

Massnahmen sowie den Einbau lärmarmen Beläge erfolgen sollen und auf Geschwindigkeitsreduktionen (Abweichung von Tempo 50 innerorts) zu verzichten ist.

3. Fehlende Sorgfalt bei der Prüfung der gegebenen Lärmsituation

Stadt und Kanton St.Gallen behaupten, eine Gesamtsicht vorgenommen zu haben. Dies trifft nicht zu. Die verkehrsplanerische Perspektive fehlt ebenso wie die Gewichtung anderer öffentlicher Interessen. Die gegebene Lärmsituation wurde nicht hinreichend sorgfältig abgeklärt. Das Konzept basiert allein auf dem Lärmbelastungskataster, ohne dass konkret geprüft wurde, wo überhaupt welche Lärmbelastungen vorhanden sind. Unklar ist ferner, welchen konkreten Einfluss die vorgesehene flächendeckende Temporeduktion auf die Lärmbelastung hätte. Schliesslich bleibt nach dem Konzept ungeprüft, ob im Einzelfall nicht andere Massnahmen zielführend wären. Vielmehr soll - gestützt auf ein einziges Gutachten - als erste Stufe nachts in der ganzen Stadt Tempo 30 eingeführt werden. Die weiteren Stufen 2-4 würden damit präjudiziert, ohne dass die Ergebnisse von Stufe 1 auf ihre Wirksamkeit evaluiert würden.

4. Keine flächendeckende Sanierungspflicht

Eine Sanierungspflicht gilt gemäss LSV nur in bestimmten Fällen. Das Konzept zeigt nicht auf, wo überhaupt eine solche Pflicht besteht. Überdies verzichtet das Konzept auf alle anderen, ebenfalls dem Lärmschutz dienenden raumplanerischen Massnahmen, auf Massnahmen an der Quelle (Flüsterbeläge, Massnahmen an den Fahrzeugen etc.), Massnahmen am Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände etc.) und Ersatzmassnahmen an Gebäuden (schalldämpfende Fenster, räumliche Anordnung lärmsensibler Innenräume etc.). Ob überwiegende Interessen der angedachten Temporeduktion entgegenstehen, wurde nicht geprüft. Ebenso wenig wurde geprüft, ob im Einzelfall Erleichterungen von der Sanierungspflicht gewährt werden könnten. Das Konzept verletzt damit geltendes Bundesrecht.

5. Keine Pflicht zu Tempo 30 aus Lärmschutzgründen aufgrund der Rechtsprechung des Bundesgerichts

Das Bundesgericht sagt lediglich, dass Tempo 30 als Massnahme bei Lärmsanierungen geprüft werden müsse - genauso wie andere Massnahmen. Es trifft deshalb - entgegen Ihren Ausführungen - nicht zu, dass das Bundesgericht Tempo 30 zur Lärmreduktion als zwingend notwendig erachtet. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist es vielmehr zwingend, dass Stadt und Kanton auch alternative Massnahmen prüfen.

6. Keine Berücksichtigung der geltenden Strassenhierarchie

Die heutige Strassenhierarchie, welche - je nach Funktion der Strasse - zwischen (verkehrsorientierten) Hauptverkehrsachsen und (siedlungsorientierten) Quartierstrassen unterscheidet, ist sinnvoll. Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 liefe dieser Hierarchie zuwider und würde die Funktionen vermischen. Die Folge wäre Mehrverkehr in den Quartieren und damit die Reduktion der Verkehrssicherheit auf den siedlungsorientierten Strassen. Dies macht keinen Sinn und widerspricht der Ansicht des Bundesrates, der noch im Sommer 2022 bekräftigt hat, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts auch künftig grundsätzlich Tempo 50 gelte. Damit soll nach dem Willen des Bundesrates sichergestellt werden, dass die Funktionen des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht gefährdet werden und der Verkehr auf diesem übergeordneten Netz bleibt.

7. Fehlende Abwägung der betroffenen öffentlichen Interessen

Stadt und Kanton St.Gallen nennen nur ein einziges von der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 betroffenes öffentliches Interesse. Dies greift offensichtlich zu kurz. Zudem werden die klarerweise zu erwartenden Kosten für den Öffentlichen Verkehr (Zeit- und damit Attraktivitätsverlust, Kosten für den Angebotsausbau, Kollisionsrisiko mit rechtsüberholenden Radfahrern etc.) nur teilweise und ungenügend beziffert. Unbestritten ist, dass Tempo 30 zu längeren Fahrzeiten führt, auch für den öffentlichen Verkehr. Die Stadt St.Gallen geht von Mehrkosten für den ÖV von rund CHF 1,1 Mio. pro Jahr aus. Gemäss dem Astra-Bericht beträgt die Verlangsamung im städtischen Verkehr im Schnitt mehrere Sekunden pro hundert Meter. Der Schaden für die Gesellschaft und Wirtschaft des vorgeschlagenen Temporegimes steht in keinem Verhältnis mit dessen allfälligen geringen Nutzen. Es wird behauptet, dass diese Kosten nicht Tempo 30 zuzuschreiben seien, was klarerweise nicht stimmt. Andere berechnete öffentliche und private Interessen werden sogar komplett verschwiegen. Der jeden Tag anfallende Zeitverlust für eine Vielzahl von Autofahrern (Pendler und gewerblicher Verkehr) sowie die Risiken für die Einsätze der Rettungsdienste bleiben unbeachtet. Der Verlagerungseffekt wird nicht berücksichtigt und die Folgekosten des Ausweichverkehrs auf Neben- und Quartierstrassen wird ausgeblendet.

8. Keine Prüfung der Verhältnismässigkeit

Art. 5 der Bundesverfassung (BV) verlangt, dass staatliches Handeln verhältnismässig sein muss. Eine Massnahme muss nicht bloss zur Zielerreichung geeignet, sondern auch erforderlich sein. Die Prüfung, ob die Anordnung von Tempo 30 effektiv flächendeckend erforderlich ist, ist bislang unterblieben. Ebenso wenig wurde geprüft, ob sich die verfolgten Ziele nicht mit mildereren Massnahmen erreichen lassen. Das Konzept verletzt deshalb den Grundsatz der Verhältnismässigkeit.

9. Erreichbarkeit sorgt für Arbeitsplätze und Lebensqualität

Die Stadt St.Gallen soll ein attraktiver Standort zum Wohnen und Arbeiten sein. Das St.Galler Gewerbe braucht kurze und schnelle Wege. Dafür ist ein hierarchisch gegliedertes Strassennetz äusserst wichtig. Denn nur flüssige Wege sind auch kurze Wege. Tempo 30 auf Hauptstrassen stört diesen Verkehrsfluss, verlängert die Fahrzeiten und kann zu Mehrverkehr in den Quartieren führen. Die Betroffenheit der Unternehmen wäre gross: Arbeitnehmende und Lieferanten sowie Handwerkerinnen und Handwerker bräuchten noch mehr Zeit, um zum Betrieb oder zur Kundschaft zu gelangen, was wiederum die Preise erhöhen und die Erreichbarkeit der Stadt reduzieren würde. Und umgekehrt würde die Kundschaft aufgrund der längeren Anfahrtswege Geschäfte in St.Gallen meiden. Kurzum: Die Stadt St.Gallen verliert weiter an Attraktivität.

10. Zusammenfassung

Insgesamt ergibt sich, dass das «Konzept Temporegime Stadt St.Gallen» allzu einseitig und damit nicht tauglich ist. Die Vorgaben des Kantonsrates, die geltende Strassenhierarchie und die hohen volkswirtschaftlichen Kosten von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen bleiben unberücksichtigt. Es ist mit erheblichen Verlagerungseffekten zu rechnen, was die Verkehrssicherheit in den Quartieren verringert. Die vorgeschlagenen Temporeduktionen sind unverhältnismässig. Der Lärmschutz kann mit anderen Massnahmen kostengünstiger und mit geringeren Einschränkungen erreicht werden.

Aus all diesen Gründen wird beantragt, auf die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen und damit auf die Umsetzung des Konzepts in der Stadt St.Gallen zu verzichten.

Abschliessend danken wir für die Möglichkeit, unseren Standpunkt darzulegen, und ersuchen Sie um Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse



Andreas Hartmann
Präsident KGV St.Gallen



Gian Bazzi
Präsident Gewerbe Stadt St.Gallen



Felix Keller
Geschäftsführer