

Post CH AG

P.P. 9001 St.Gallen, Die Mitte Kanton St.Gallen, Postfach 461

Bau- und Umweltdepartement
Tiefbauamt
Lämmli Brunnenstr. 54
9001 St.Gallen

St.Gallen, 1. Dezember 2022

Vernehmlassung: Konzept Temporegime Stadt St.Gallen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung, im Rahmen der Vernehmlassung «Konzept Temporegime Stadt St.Gallen» Stellung zu nehmen, danke ich Ihnen namens der Mitte Kanton St.Gallen bestens. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr und freuen uns, wenn Sie unsere Bemerkungen, Gedanken und Anträge bei der Ausarbeitung der definitiven Botschaft berücksichtigen.

Grundsätzliches

Die Mitte des Kantons St. Gallen ist durchaus irritiert von der Tatsache, dass die geplante massive Ausdehnung von Tempo 30-Zonen in der Stadt St.Gallen nun auch auf die Hauptverkehrsachsen ausgedehnt werden soll, und dies gleichzeitig während der Totalsanierung der Stadtautobahn und der Zürcherstrasse. Beide Sanierungen bringen einen klaren, aber zeitlich begrenzten Mehrverkehr auf die restlichen Hauptachsen und lassen so keine wirklich fundierte Planung zu. Dass fast gleichzeitig das Stadtparlament eine sinnvolle Einfahrt zur dritten Röhre beim Güterbahnhof ablehnt, obwohl das Stimmvolk ja dazu gesagt hat, erscheint uns noch einmal nicht förderlich für eine wirklich fundierte Planung dieses Konzeptes. Werden die Sanierungen beendet sein und die Entlastung durch die mögliche dritte Röhre mit einer Einfahrt beim Güterbahnhof, wie es das Stimmvolk will, erreicht, wird die im Konzept angedachte Ausdehnung der 30er-Zone auf die Kantonsstrassen überflüssig. Die Mitte des Kantons St.Gallen lehnt das Konzept «Stadttempo» in der jetzigen Fassung ab.

Wohn- und Raumqualität

Die Mitte St.Gallen setzt sich für eine lebenswerte und attraktive Lebensräume gerade auch in städtischen Gebieten ein. Dazu gehört ein funktions- und nutzergerechtes Netz an öffentlichen Räumen, Infrastrukturen mit Ergänzungsfunktion, kurze Wege zu den städtischen Angeboten und starke Verbindungsachsen mit verkehrsberuhigten Quartieren. Wir unterstützen ein funktionsgerechtes Strassen- und Wegnetz, welches über starke Verbindungsachsen die Erschliessung des Stadtgebietes sicherstellt und gleichzeitig die Quartiere vor dem Verkehr schützt, welcher nicht ins Quartier gehört. Sinkt die Attraktivität von Hauptachsen, nutzen die Verkehrsteilnehmer vermehrt die kürzeren Fahrrouten durch die Quartiere, was sich wiederum auf die Lärm- und Umweltbelastungen in diesen sensiblen Zonen auswirkt. Besonders für die Stadt St.Gallen mit seiner langgezogenen Siedlungsstruktur, der verdichteten Talsohle und der Trennung durch Bahn- und Autobahnachse ist es bedeutend, die Hauptverbindungen zu stärken und Schnellquerungen zu ermöglichen, damit der Verkehr gebündelt wird und gezielt durch die Stadt

fliessen kann. Die kurzen Wege zu den städtischen Angeboten sollen nicht durch falsche Massnahmen verschlechtert werden, so dass sich die Lebensqualität in den Wohnquartieren der Stadt leidet.

Lärm

Die Mitte St. Gallen anerkennt die Problematik des Lärmschutzes durch die Bundesgesetzgebung. Das Hauptargument der Lärmreduktion lässt sich auf den Hauptachsen aber nicht ausschließlich durch ein neues Temporegime durchsetzen und ist aus Sicht der Partei zu kurz gegriffen. Andere Aspekte werden zu Unrecht völlig vernachlässigt.

Der Verkehrslärm ergibt sich aus einer Mischung aus Geräuschen, die von Motoren und Reifen verursacht werden. Für das Lärmempfinden entscheidend ist dabei die lauteste Geräuschquelle, wobei sich die Motorengeräusche bei optimalen Fahrverhalten und Bedingungen bei Tempo 30 und Tempo 50 unwesentlich unterscheiden. Zudem ist allgemein bekannt, dass mit der steigenden E-Mobilität die Lärmbelastung sinkt.

Es besteht die Gefahr, dass die tieferen Limiten auf Hauptachsen, wenn auch gesetzlich belegbar, kaum akzeptiert werden und das Wirkungspotenzial daher gering ausfällt. Die Folgen wären mehr polizeiliche Kontrollen und mittelfristig zusätzliche bauliche Massnahmen, welche mit hohen Kosten verbunden wären.

Zudem nehmen wir an, dass im Tagesverlauf die Lärmbelastung nur in einem kleinen Zeitabschnitt belästigend für die angrenzenden Liegenschaften ist. Ausserhalb der Spitzenzeiten ist es daher äusserst fragwürdig, die Leistungsfähigkeit des Strassenverkehrs zugunsten eines nicht vorhandenen Lärmaufkommens einzuschränken.

Verkehrsfluss und Verkehrsverlagerung

Die Leistung der innerstädtischen Verbindungsachsen wird im Wesentlichen von der Durchlässigkeit der Kreuzungen und der Frequentierung (Stosszeiten) bestimmt. Bei geringem Verkehrsaufkommen dauert die Fahrt bei Tempo 30 spürbar länger. Eine Zunahme des Ausweichverkehrs in Quartiere und massive Akzeptanzprobleme, vor allem ausserhalb der Stosszeiten, wären sehr wahrscheinlich. Die angedachte Einführung von Tempo 30 in der Nacht wirkt sich daher negativ auf die Lärmbelastung gerade in den Wohnquartieren aus, da vor allem in der Nacht der Verkehrsfluss auf den Hauptstrassen durch Tempo 30 behindert würde und infolge des Zeitverlustes auf die Abkürzungen durch die Wohnquartiere ausgewichen wird.

Die Strassentypologien sollen weiterhin nach ihrer bestimmten Nutzung und Funktion respektiert werden. So ist die Funktionalität des gesamten Netzes und das Miteinander zwischen privatem und öffentlichem Verkehr gewährleistet und die Attraktivität bleibt gewahrt.

Der Mitte St.Gallen sind aber auch die Interessen der KMU ein Anliegen. Die bereits heute hohe Belastung kleiner und mittlerer Unternehmen soll nicht durch zusätzliche verkehrliche Massnahmen weiter erschwert werden.

Verkehrssicherheit

Aus sicherheitstechnischer Sicht ist Tempo 30 in Wohngebieten aufgrund des reduzierten Bremsweges und der Abschwächung der Unfallschwere bei Kollisionen grundsätzlich sinnvoll. Auf den Hauptverkehrsachsen haben jedoch die bauliche Gestaltung und die Steuerung der Ampeln den entscheidenden Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Es besteht kein Grund, die bisherige Regelung für Höchstgeschwindigkeiten abzuschaffen und die Lenkungsfunktion der Hauptachsen

aufzugeben. Die Umsetzung von Tempo 30 sollte aus Sicht der Mitte St.Gallen auf den Hauptachsen nur in begründeten Fällen geprüft werden.

Die Mitte St.Gallen hinterfragt zudem auch, wie die Umsetzung von Tempo 30 für die «schnellen E-Bikes» durchgesetzt werden soll. Es wird ein neues Verkehrsrisiko geschaffen.

Blaulichtorganisationen und der öffentliche Verkehr

Die Effizienz der Blaulichtorganisationen wird durch das Konzept stark beeinträchtigt. Bei den Notfalleinsätzen zählt jedoch jede Sekunde um Leben zu retten. Die Einsatzzeit bei Einführung von Tempo 30 wird unweigerlich verlängert. Selbst bei optimalen Verkehrsverbindungen ist auch bei den Notfallorganisationen durchschnittlich maximal das 1,5-fache der geltenden Geschwindigkeit zu beachten. Im Notfalleinsatz sollten sich Blaulichtorganisationen auf ihren Auftrag konzentrieren können, ohne sich der Gefahr aussetzen zu müssen, ein Raserdelikt im Rahmen der beruflichen Tätigkeit zu begehen.

Durch die Verlangsamung des Verkehrs müsste auch im ÖV vor allem auf den Hauptachsen infolge der grossen Ost-West-Ausdehnung des Stadtgebietes massiv aufgerüstet werden. Was dies bedeutet, wurde unserer Ansicht nach im Konzept nicht wirklich hinterfragt.

Kosten-Nutzen-Analyse

Das Konzept «Stadttempo» nimmt keine Rücksicht auf den Ausbau und das Erscheinungsbild der Strassen. Eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse wird nicht ausgewiesen. Zusätzlich bedingte Massnahmen, wie zum Beispiel der Einbau von Flüsterbelägen oder eine Detailaufstellung für Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, werden erwähnt, jedoch nicht konkret aufgezeigt.

Die von der Regierung erwartete kostengünstige Umsetzung ist ein Trugschluss. So sind alleine beim ÖV bereits Mehrkosten in Millionenhöhe zu erwarten. Mittelfristig werden die zusätzlichen flankierenden Massnahmen aber noch weitere Mehrkosten generieren, sei es in Form von baulichen Neugestaltungen unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften, aber auch durch die Schaffung neuer notwendig werdender Verbindungen für den Langsamverkehr.

Auch die wirtschaftlichen Folgen einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 gilt es zu berücksichtigen. So schwächt die Verlangsamung der Hauptstrassen die Attraktivität der Stadt als Arbeitsort weiter. Insbesondere KMU im gewerblichen Bereich sind auf eine gute Strassenerschliessung angewiesen. Ihnen wird mit der flächendeckenden Einführung das Wirtschaften weiter erschwert.

Zusammenfassung

Die Absicht des Konzeptes, innerorts den Lärm zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, eine Minderung der Umweltbelastung zu erreichen und somit die Wohn- und Raumqualität zu erhöhen, ist in der Stossrichtung zu begrüssen.

Die Mitte St.Gallen fordert jedoch eine differenzierte Betrachtung nach dem bewährten Kammer-Achsen-Prinzip und eine neue Gesamtbeurteilung. Die differenzierte Betrachtung bedeutet, dass auf den Verbindungsachsen grundsätzlich weiterhin eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gelten soll. In den Quartieren soll weiterhin die Möglichkeit bestehen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen und Tempo-30-Zonen einzurichten, wenn die gesetzlichen Vorgaben dafür eingehalten sind. Das Potenzial von Begegnungszonen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h in den Quartieren ist zu prüfen und kann bei gegebenen Voraussetzungen umgesetzt werden.

Für die Mitte St.Gallen ist die Stadt mit ihren Agglomerationsgemeinden nicht nur ein Wohn-, sondern auch ein Arbeitsort. Neben ruhigen Dienstleistungsbetrieben soll weiterhin auch die gewerbliche Arbeit möglich sein. Die Voraussetzungen dazu muss die Stadt auch in Zukunft bereitstellen. Dazu gehören Verkehrsachsen, die in erster Linie für die leistungsfähige Abwicklung des städtischen Verkehrs verantwortlich sind. Diese müssen auch in Zukunft mit Tempo 50 befahren werden können.

Antrag

- Die Einführung von Tempo 30 ist auf das untergeordnete Strassennetz zu reduzieren.
- Auf den Hauptverkehrsachsen ist weiterhin Tempo 50 anzuordnen.

Im Namen der Mitglieder der Mitte Kanton St.Gallen bedanken wir uns im Voraus für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Sollte die Einführung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsachsen eingeführt werden, werden wir mögliche rechtliche und politische Gegenmaßnahmen prüfen.

Besten Dank für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen oder für Erklärungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Franziska Steiner
Präsidentin Die Mitte Kanton St.Gallen