

## Tempo 30 auf Hauptstrassen kein Tabu

Stadt und Kanton St. Gallen planen Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen. Bürgerliche Verbände laufen dagegen Sturm.

Marcel Elsener

Mit Aufruhr musste das kantonale Tiefbauamt rechnen, aber ein solcher Aufschrei überraschte dann doch. Zudem war der Zeitpunkt der Bekanntgabe Mitte Oktober denkbar ungünstig, wie Kantonsingenieur Marcel John augenzwinkernd sagt: «Die Olma wurde zum Spiessrutenlauf, es hagelte nur so Sprüche und Schimpfs.» Der Tenor: Dass die Stadt St. Gallen fast flächendeckend Tempo 30 einführen will, war zu erwarten, aber dass der Kanton bereitwillig mitmacht, skandalös!

Dies finden rechtsbürgerliche Kreise, die an der Olma freilich in der Mehrheit sind: Politiker mit Nähe zu Wirtschafts- und Autoverbänden wettern gegen die Temporeduktionen. An einem Volksfest mit eher linksgrünem Publikum, sagen wir am St. Galler Strassenkunstfest «Aufgetischt», hätte es vermehrt Schulterklopfen gegeben.

### Der Lärmschutz gibt das Tempo vor

Vier Monate später erklärt Marcel John in seinem Büro mit Blick auf die Rorschacher Strasse den Umgang mit dem heissen Eisen aus Sicht des Kantons; möglich, dass der Chefbeamte mit Jahrgang 1967 die Geschwindigkeitsbeschränkung auf dieser viel befahrenen Kantonsstrasse noch im Amt erlebt – sie ist aber lediglich nachts geplant. Das Konzept «Stadttempo», das wohlweislich nicht mehr wie ursprünglich «Temporegime» heisst, soll in vier Phasen bis 2028 umgesetzt werden. Dass bis dahin heftig gestritten wird, ist John bewusst: «Es ist ein Sturm im Wasserglas – auf beiden Seiten. Statt der ideologischen Kämpfe wünschten wir uns eine lösungsorientierte Diskussion.»

Die Verlangsamung ist im Trend, europaweit in vielen Grossstädten wie in der Schweiz. Wie ein «Schwelbrand, der sich jederzeit entzünden kann», röhrt die Tempo-30-Welle übers Land, sagt Marcel John. Die St. Galler Initiative ist das umfassendste, aber längst nicht das einzige Projekt im Kanton: Lichtensteig, Widnau, Sargans oder Uzwil sind einige Beispiele von Gemeinden, wo Temporeduktionen auf Hauptstrassen beantragt sind. Der Anstoss kommt von den Gemeinden oder von Anwohnergruppen, die Gründe reichen von Umweltschutz- und Wohnqualität bis zur Abwehr, quasi Vergrämung von Autoposern (wie in Rorschach).

Bis vor kurzem galt Tempo 30 auf Kantonsstrassen als Tabu. Der Kanton St. Gallen gab sich stur, wenn da und dort Forderungen aufkamen. Doch seit das Bundesgericht in umstrittenen Fällen in Zug, Basel oder Zürich den Umwelt- und Lärmschutz höher gewichtet als die sogenannte Netzhierarchie und Erschliessungsqualität, halten John und seine Leute nicht mehr an ihrer «früheren Lehre» fest. Tempo 30 drängt sich zunehmend als Lärmsanierungs-



In Quartieren unumstritten, auf Hauptstrassen dagegen sehr: Tempo 30 im Schweizer Strassenverkehr.

Bild: Salvatore Di Nolfi/Keystone

massnahme auf. Massgebend ist ein Absatz im Artikel 108 der Signalisationsverordnung: Demnach können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten zugunsten der Sicherheit und des Verkehrsflusses herabgesetzt werden, aber eben auch dann, «wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann». Die Massnahme muss «verhältnismässig» sein und braucht zwingend ein Gutachten – anders als bei den Tempo-30-Zonen in Quartieren, wo kein Gutachten mehr erforderlich ist.

### Novum Eschenbach wirft noch immer Fragen auf

Nun tat sich der Kanton mit Temporeduktionen aus Lärmschutzgründen schon deshalb schwer, weil der Kantonsrat im 17. Strassenbauprogramm für 2019 bis 2023 nichts davon wissen wollte: Nach intensiver Debatte beschloss er einen Verzicht auf Tempo 30 für Kantonsstrassen. Lärmsanierungen sollen durch raumplanerische Massnahmen und den Einbau lärmärmerer Strassenbeläge erfolgen, heisst es im Beschluss. Wenn «als einzige Möglichkeit ausnahmsweise» eine Temporeduktion erforderlich sei, «dürfe die Leistungsfähigkeit der Strasse nicht beschränkt» werden, sprich brauche es einen Ausgleich im umliegenden Strassennetz.

Prompt heisst es im Stadttempo-Konzept: «Falls der Lärm mit lärmarmen Belägen unter die Grenzwerte gebracht werden kann und der Einsatz solcher Beläge sinnvoll ist, wird diese Massnahme im Kanton St. Gallen gegenüber einer Geschwindigkeitsreduktion bevorzugt.» Die Ausnahme als bisher einzige signalisierte Kantons-

strasse mit Tempo 30 gemäss Umweltschutzgesetz ist die Bürgstrasse in Eschenbach. (Vorher galt dies nur für eine Strecke in Altstätten, und dort aus Sicherheitsgründen.)

Die Massnahme in Eschenbach bleibt umstritten, wie Vorstösse im Kantonsrat belegen. Die wesentlichen Fragen hat die Regierung indes bereits 2021 beantwortet. Der Kantonsratsbeschluss werde nicht umgangen, meinte sie, weil ein Flüsterbelag «wirtschaftlich nicht vertretbar» und aufgrund des grossen Gefälles ohnehin ineffektiv sei. Und weil weiterhin Immissionsgrenzüberschreitungen vorhanden wären.

### Klare Verhältnisse wären erwünscht

Nun ist Lärmschutz zum wichtigsten Treiber für Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen im ganzen Land geworden. Nebst Verkehrsclub und Mieterverband fordert auch der Städteverband, dass Tempo 30 in den Städten zur Norm werde, «damit Siedlungsverdichtung und Lärm-

schutz gleichzeitig möglich sind». 1,1 Millionen Menschen in der Schweiz seien täglich übermässigem Strassenlärm ausgesetzt. Der Druck von dieser Seite wachse, sagt John und nennt das Beispiel von Einsprachen gegen Lärmsanierungen ohne Temporeduktion an Kantonsstrassen in der St. Galler Innenstadt. Zudem gehe die Tendenz politisch dahin, die Lärmschutzgrenzen noch tiefer anzusetzen, meint Andreas Kästli, stellvertretender Kantonsingenieur.

Von Tempo 30 als Norm sind die Kantonsingenieure wenig begeistert, zumal auf vielen städtischen Durchgangsstrassen die projektierte Geschwindigkeit oft deutlich unter 50 liegt – so beträgt sie auf der Ost-West-Achse in Rapperswil-Jona 38 km/h. In der aufgeladenen Stimmung sei die pragmatische Praxis sehr schwierig, sagt Marcel John. «Jeder Kanton ist unterschiedlich unterwegs, das ist ungünstig. Klare Verhältnisse auf nationaler Ebene wären uns ein Anliegen.» Auf Bun-

desebene hat der Wind seit der wuchtigen Ablehnung der Tempo-30-Initiative («Strassen für alle», 2002) gedreht. «Tempo 30 ist zur Lawine geworden. Sie lässt sich nicht mehr aufhalten», sagte Thomas Hurter unlängst in der NZZ; der Zentralpräsident des Automobilclubs der Schweiz (ACS) und SVP-Nationalrat gehört zu jenen, die eine Ausweitung der «Schnecken-tempo»-Zonen mit allen Mitteln zu verhindern versuchten. 2018 hatte der Ständerat – entgegen dem Nationalrat – eine parlamentarische Initiative abgelehnt, die im Strassengesetz ein generelles Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts verankern wollte. Der Grund: Der Bund soll den Kantonen bei der Signalisation ihrer Strassen nicht dreinreden.

### Starker Gegenwind von bürgerlichen Parteien

Das Resultat ist ein föderalistischer Flickenteppich, manche Kantone forcieren die Temporeduktionen, andere halten sich zurück. In St. Gallen gelte der Kantonsratsbeschluss, pochen die Fraktionen von SVP und FDP in Vorstössen zum «Stadttempo» auf ihre erreichte Sonderregelung. An der Februarsession doppelten sie mittels einer – diesmal auch von der Mitte-EVP unterstützten – Motion nach, die Tempo 30 auf «verkehrsorientierten Strassen» verhindern möchte.

Auf die Reaktion der Regierung darf man gespannt sein, allein schon rechtlich dürfte die Motion zur Knacknuss werden. Dabei fordern die Verkehrsverbände TCS und ACS, dass «sämtliche Kommunen und besonders der Kanton bis zur Klärung der offenen Punkte und unter Berücksichtigung der Motion mit neuen Projektauflagen zuwarten müssen, um nichts zu

präjudizieren». Die Verbände prüfen weitere politische Schritte: «Die Behandlung der Motion im Kantonsrat in diesem Jahr wird zeigen, ob die Lancierung einer Initiative notwendig wird, um die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen zu verhindern.»

In anderen Kantonen wurden Volksinitiativen bereits lanciert, so sind in Zürich drei Initiativen hängig, zwei davon auf Kantonsebene, und eine FDP-Initiative in der Stadt Schaffhausen ist abstimmungsreif. Man sei im Austausch mit anderen Kantonssektionen an einer «Auslegeordnung», was machbar und rechtlich zulässig wäre, sagt der St. Galler TCS-Regionalleiter und FDP-Kantonsrat Oskar Seger. Sein Fraktionskollege und HEV-Präsident Walter Locher kritisierte bereits im Herbst, dass Tempo 30 «unter Ausschluss des Volkes» eingeführt werden solle. Ob die bürgerlichen Parteien und die Verbände eine Initiative lancieren, ist offen. Jedoch bekräftigt Locher, dass sie das Vorhaben «mit allen Mitteln bekämpfen werden». Ermutigt werden die Gegner von jüngsten Umfragen, nach denen eine Bevölkerungsmehrheit Tempo 30 auf Hauptstrassen ablehnt.

Im März nun wird das «Stadttempo» konkreter: Nachdem die Vernehmlassung ausgewertet worden ist, legen Regierung und Stadtrat das bereinigte Konzept vor. Mit Blick aufs Ausland – die Gegner hören das nicht gern – ist St. Gallen spät dran. In Deutschland unterstützen 360 Städte und Gemeinden Tempo 30 innerorts. Und Spanien hat dies als erstes Land der Welt tatsächlich flächendeckend eingeführt: Auf städtischen Strassen mit je einer Fahrspur, also 80 Prozent der spanischen Stadtstrassen, gilt Tempo 30.

«Die Tempo-30-Welle rollt übers Land.»

Marcel John  
Kantonsingenieur

«Wir werden das Vorhaben mit allen Mitteln bekämpfen.»

Walter Locher  
FDP-Kantonsrat  
und HEV-Präsident