

## Vorlage Stadtparlament

Datum	22. Juni 2021
Beschluss Nr.	641
Aktenplan	152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

### **Interpellation Fraktion Grüne/Junge Grüne, glp/jglp-Fraktion, SP/JUSO/PFG-Fraktion, Jürg Brunner: Tempo 30 in der Stadt – was läuft?; schriftlich**

Die Fraktion Grüne/Junge Grüne, die glp/jglp-Fraktion, die SP/JUSO/PFG-Fraktion und Jürg Brunner sowie zwei weitere mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 23. März 2021 die beiliegende Interpellation «Tempo 30 in der Stadt – was läuft?» mit insgesamt 34 Unterschriften ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

#### **1 Ausgangslage**

Die Stadt St.Gallen bekennt sich seit Jahren zu Tieftempozonen. Sie orientiert sich dabei an den Vorgaben des Richtplans, des Mobilitätskonzepts 2040, des Energiekonzepts 2050 (Roadmap Null-Tonnen-CO<sub>2</sub> bis 2050), an stadträumlichen Strategien wie der Innenentwicklungsstrategie und der Freiraumstrategie sowie an der auf dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01) basierenden Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41).

Der Stadtrat hat sich zum Ziel gesetzt, auf Quartierstrassen grundsätzlich flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Wo sinnvoll und möglich, sollen auch Begegnungszonen (Tempo 20) ermöglicht werden. Insgesamt wurden bisher rund 60 Tempo-30-Zonen vorwiegend in Quartieren realisiert. Auf dem Stadtgebiet sind zudem mehr als ein Dutzend Begegnungszonen sowie eine Fussgängerzone vorhanden. Seit der Einrichtung der ersten Tempo-30-Zone im Jahr 1992 sind bis heute rund 1.1 Mio. m<sup>2</sup>, d.h. 58 % der Gemeindestrassenfläche, in Tieftempogebiete integriert. Von den Gemeindestrassen 2. Klasse, den eigentlichen Quartierstrassen, befinden sich heute bereits 81 % in Tieftempogebieten. Bis im Sommer 2022 soll einerseits die Aktualisierung des bestehenden städtischen Tieftempokonzepts und andererseits das «Tieftempokonzept auf Hauptachsen», welches in Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet wird, vorliegen. Beim derzeitigen Planungsstand und bei den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen wird damit gerechnet, dass bis 2030 weitere rund 150'000 m<sup>2</sup> in Tieftempogebiete integriert werden können.

Im Zusammenhang mit Lärmsanierungsprojekten sowie zur Steigerung der Quartierverträglichkeit und im Sinne der Ausgestaltung von Strassen- zu Lebensräumen werden Geschwindigkeitsreduktionen nun auch ausserhalb von Quartierstrassen, d.h. auf dem übergeordneten Stadtstrassennetz, geprüft.

## 2 Beantwortung der Fragen

### 1. Welche gesetzlichen Hindernisse erschweren oder verunmöglichen eine breite Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen? Welchen Spielraum hat die Stadt?

Grundlage für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit bildet Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV). Mögliche Gründe sind die Verkehrssicherheit, der Verkehrsablauf und übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe). Das Umweltschutzgesetz bzw. die Lärmschutz-Verordnung sehen bei starken Lärmbelastungen ebenfalls die Prüfung von Temporeduktionen vor. Die konkrete Notwendigkeit der Einführung einer Temporeduktion auf einem bestimmten Strassenabschnitt ist vorgängig in einem Fachgutachten zu klären (Art. 108 Abs. 4). Erst wenn eine Temporeduktion als zweck- und notwendig erwiesen ist und keine anderen Massnahmen zur Zielerreichung ergriffen werden können, kann der Stadtrat die entsprechenden Verkehrsanordnungen erlassen. Einer breiten, flächendeckenden Einführung von Tempo 30 stehen insbesondere die Vorgabe der Notwendigkeits- und Zweckmässigkeitsprüfung jedes einzelnen Strassenabschnitts mittels Gutachten und die entsprechenden Einsprachemöglichkeiten im Wege.

Spielraum besteht in der Ausgestaltung von Tempo 30 entweder als Strecken- oder Zonensignalisation. Bei Tempo-30-Strecken handelt es sich im Gegensatz zu Tempo-30-Zonen um reine Signalisationsmassnahmen, die sowohl auf untergeordneten als auch übergeordneten Strassen zur Anwendung kommen können. Die Gewährung eines Rechtsvortritts ist auf einer solchen Strecke nicht zwingend, Trottoirüberfahrten bleiben möglich, Fussgängerstreifen sind bei ausgewiesenem Querungsbedarf erlaubt. Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann auch ein Abschnitt einer verkehrorientierten Strasse (Hauptstrasse) in eine angrenzende Tempo-30-Zone einbezogen werden (Erweiterung; Art. 2a Abs. 6 SSV). Dessen Ausgestaltung folgt dann im Gegensatz zur Zone derjenigen einer Tempo-30-Strecke.

### 2. Wie schätzt der Stadtrat die Kosten für die breite Umsetzung von Tempo 30 ein (Signalisation, optische Umgestaltung von Strassen usw.)?

Die Kosten für die Einrichtung von Tempo-30 hängen stark von der Art der Strasse (Hauptachse, Quartierstrasse), dem Regime (Zone oder Strecke), der gewünschten Gestaltung sowie von der geplanten Fläche ab. Derzeit wird damit gerechnet, dass bis 2030 weitere 150'000 m<sup>2</sup> Gemeindestrassenfläche (davon rund 25'000 m<sup>2</sup> auf Hauptachsen, 125'000 m<sup>2</sup> auf Quartierstrassen) in Tieftempogebiete umgewandelt werden. Unter Annahme einer hälftigen Aufteilung der erwähnten Flächen in Strassenzüge mit einfachen (Markierung, Signalisation) resp. erweiterten Massnahmen (inkl. Aufwertungen, Begrünungen mit Baumpflanzungen) ergeben sich für die Einrichtung der bis 2030 geplanten Tempo-30-Zonen Aufwendungen von CHF 2.5-3 Mio. auf Hauptachsen und CHF 7-10.5 Mio. auf Quartierstrassen, d.h. gesamthaft rund CHF 9.5-13.5 Mio.

Der Fokus bei der Umsetzung von Tempo 30 lag bisher auf einer pragmatischen, in der Regel kostengünstigen Umsetzung der Temporeduktionen. In Zukunft wird der attraktiveren Gestaltung der Tieftempogebiete mehr Gewicht beizumessen sein. Dadurch können mehr entsiegelte Flächen mit Grünraumgestaltung in diesen Gebieten entstehen. Diese umfangreicheren Arbeiten sollen, wenn immer möglich, im Rahmen von Strassensanierungen und Strassenprojekten umgesetzt werden.

Die Erfahrungen der letzten Jahre bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen haben gezeigt, dass bei minimal notwendigen Massnahmen (Anhebungen, einfache Markierungen und Signalisationen) von Kosten in der Grössenordnung von rund CHF 10-15 pro m<sup>2</sup> ausgegangen werden muss. Soll in Zukunft mit der Einführung von Tempo 30 gleichzeitig auch eine Aufwertung und Begrünung mit Baumpflanzungen vorgenommen werden, ist mit entsprechend deutlich höheren Kosten von CHF 100-150 pro m<sup>2</sup> zu rechnen.

### *3. Wie lässt sich der öffentliche Verkehr priorisieren, wenn auf vielen Strassen Tempo 30 gilt?*

Die störungsfreie Abwicklung des öffentlichen Verkehrs ohne Reisezeitverluste ist auch dem Stadtrat ein wichtiges Anliegen. Allfällige Zeitverluste durch Tempo 30 stellen ein wichtiges Argument bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion dar. Dabei müssen die Auswirkungen auf der gesamten Linie betrachtet und nicht nur für den Einzelfall analysiert werden. Dies wird mit dem Projekt «Tieftempokonzept auf Hauptachsen» vorgenommen.

Der öffentliche Verkehr würde an Lichtsignalanlagen auch mit Tempo 30 weiterhin priorisiert behandelt. Zeitverluste infolge Tempo 30 könnten aber sowohl durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit als auch durch die für diese Reduktion notwendigen Massnahmen auf der Strasse resultieren. Eine Behinderung für den ÖV stellt der Rechtsvortritt dar, welcher in Tempo-30-Zonen grundsätzlich eine Vorgabe ist. Zu beachten ist dabei, dass bei Tempo-30-Strecken oder Erweiterungen von Tempo-30-Zonen nicht zwingend ein Rechtsvortritt gewährleistet werden muss. Auf der Kräzernstrasse (Tempo-30-Strecke) und der St.Georgen-Strasse (Erweiterung der Tempo-30-Zone) wurden diese Regimes bereits umgesetzt.

Zusätzliche ÖV-Priorisierungen lassen sich am wirkungsvollsten mit weiteren, auf Knoten zuführende Busspuren realisieren. Dies führt jedoch insbesondere in Quartierzentren zu neuen Problemen (Trennwirkung, Landbedarf und -versiegelung, Kosten). Daher werden auch andere Massnahmen wie nichtüberholbare Fahrbahnhaltestellen in Betracht gezogen. Ferner sollen Verbesserungen an lichtsignalgesteuerten Knoten durch das sich in Umsetzung befindende Projekt «ÖV-Linienerkennung»<sup>1</sup> erzielt werden.

### *4. Ist der Stadtrat bereit, beim Kanton ein Gesuch für einen Pilotversuch mit Tempo 30 auf Kantonstrassen zu stellen?*

Der Stadtrat erachtet Temporeduktionen als wichtigen Beitrag zum Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm und zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Er erwartet, dass das «Tieftempokonzept auf Hauptachsen» die Potenziale und die mögliche Umsetzung von Tempo 30 für die Hauptachsen aufzeigen wird. Das Konzept soll bis Sommer 2022 vorliegen. Auf Basis dieser Ergebnisse wird der Stadtrat mit der Kantonsregierung das weitere Vorgehen für die Kantonsstrassen besprechen. Der Stadtrat setzt sich dannzumal dafür ein, dass in der Folge erste Tempo 30-Zonen auf Hauptachsen, ob als Pilot- oder ordentliches Projekt, umgesetzt werden.

---

<sup>1</sup> [Vorlage des Stadtrats Nr. 2565 vom 22. Januar 2019, vom Stadtparlament unverändert genehmigt am 26. Februar 2019.](#)

Die Stadtpräsidentin:  
Maria Pappa

Der Stadtschreiber:  
Manfred Linke

Beilage:  
▪ Interpellation vom 23. März 2021