

Vorlage Stadtparlament

Datum	3. April 2024
Beschluss Nr.	3845
Aktenplan	152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation Andreas Dudli: Unnötige Bürokratie und Ideologie – 30 km/h auf der Gartenstrasse und Oberer Graben; schriftlich

Andreas Dudli sowie 23 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 27. Februar 2024 die beiliegende Interpellation «Unnötige Bürokratie und Ideologie – 30 km/h auf der Gartenstrasse und Oberer Graben» ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

Die Stadt St.Gallen bekennt sich seit Jahren zu Tieftempozonen. Dabei orientiert sie sich an den Vorgaben des städtischen Richtplans, der Stadtklimainitiativen, des Mobilitätskonzepts 2040, des Energiekonzepts 2050 (Roadmap Null-Tonnen-CO₂ bis 2050), an stadträumlichen Strategien wie der Innenentwicklungsstrategie und der Freiraumstrategie sowie an der auf dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (SR 814.01) basierten Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41). Der Stadtrat erachtet Temporeduktionen als wichtigen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität und zum Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung ereignen sich rund 60 % aller schweren Verkehrsunfälle in der Schweiz innerorts. Mindestens ein Drittel dieser Unfälle könnte durch eine sicherheitsorientierte Einführung von Tempo 30 verhindert werden. Deshalb wird die Umsetzung von Tieftempogebieten seitens der Stadt vorangetrieben.

Die Gartenstrasse und der Obere Graben weisen auf dem Abschnitt Schochengasse bis St.Leonhard-Strasse einzelne Fussgängerübergänge, Einmündungen und Grundstückausfahrten auf, bei denen die Sichtweiten für die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ungenügend sind. Mit einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit kann eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Der Stadtrat hat deshalb am 13. Oktober 2023 für die Gartenstrasse und den Oberen Graben, Abschnitt Gartenstrasse bis St.Leonhard-Strasse, die abweichende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschlossen.

Gestützt auf Art. 108 Abs. 1 und 2 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) kann die in Art. 4a Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11) festgesetzte allgemeine Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken herabgesetzt werden. Nach Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01) und Art. 108

Abs. 4 SSV muss vor der Festlegung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit durch ein Gutachten deren Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit abgeklärt werden.

2 Beantwortung der Fragen

1. *Wieso hält es der Stadtrat für erforderlich, Tempo 30 km/h einzuführen, wenn bereits 85% der Verkehrsteilnehmenden auf dem Oberen Graben unter 34.5 km/h fährt (Stichwort Verhältnismässigkeit)?*

Unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge innerorts 50 km/h. Die gemessenen Geschwindigkeiten auf dem Oberen Graben sind mit einem V_{85} von 34,5 km/h für einen Strassenabschnitt mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h tief. Gemäss Geschwindigkeitserhebungen fahren jedoch 8,8 % mit mehr als 35 km/h, 2,7 % mit mehr als 40 km/h, 0,8 % mit mehr als 45 km/h und 0,3 % mit mehr als 50 km/h. Grundsätzlich ist die gefahrene Geschwindigkeit während der Abend- und Nachtstunden, wenn auf der Strasse weniger Verkehr herrscht, bedeutend höher als während den Stosszeiten. Die genügenden Sichtverhältnisse und damit die Verkehrssicherheit können jedoch nur gewährleistet werden, wenn sämtliche Verkehrsteilnehmende Tempo 30 einhalten. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erachtet der Stadtrat deshalb die Einführung von Tempo 30 auf dem Oberen Graben als erforderlich und verhältnismässig.

2. *Wieso sieht der Stadtrat die geforderte Verkehrssicherheit mit diesem Regime besser gewährleistet, wenn ohnehin schon Tempo 30 gefahren wird?*

Wie bei der Frage 1 ausgeführt fahren sehr viele, jedoch bei weitem nicht alle Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Insbesondere die rund 4 % der Fahrzeuge, welche mit mehr als 40 km/h auf diesem Abschnitt verkehren, sind ein Sicherheitsrisiko. Bei tieferen Geschwindigkeiten treten weniger kritische Konfliktsituationen auf. Ein tiefes und damit angeglichenes Geschwindigkeitsniveau der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden führt auch zu einer erhöhten Sicherheit für den Veloverkehr. Zudem wird das Queren für den Fussverkehr sicherer. Die Gewährleistung der geforderten Verkehrssicherheit erachtet der Stadtrat nur mit dem signalisierten Tieftemporegime als erfüllt.

3. *Weiss der Stadtrat anhand der von ihm angeordneten Geschwindigkeitsmessungen, zu welchen Tageszeiten und an welchen Wochentagen die Geschwindigkeiten über 34.5 km/h gemessen wurden?*

Mit den Geschwindigkeitsmessungen werden die Geschwindigkeitsklassen (5 km/h Abstufung) pro Tag sowie die Verkehrsmengen pro Tag und Stunde erhoben. Der Stadtrat hat Kenntnis, dass die Geschwindigkeiten am Samstag (V_{85} 35,0 km/h) und Sonntag (V_{85} 38,2 km/h) über der durchschnittlichen Geschwindigkeit von 34,5 km/h liegen. Auch während der Abend- und Nachtstunden verschiebt sich das Niveau der Geschwindigkeiten deutlich nach oben.

4. *Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass sich die Umsetzung der Anordnung mit dem Schilderwahn gestalterisch negativ auf das Strassenbild auswirkt?*

Nein, Beschränkungen und Anordnungen für den Motorfahrzeugverkehr und Fahrradverkehr müssen durch Signale oder Markierungen angezeigt werden. Beim Oberen Graben handelt es sich gemäss Richtplan um eine übergeordnete Strasse und damit für die Beurteilung des Temporegimes um eine verkehrsorientierte Strasse. Die abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf dem Oberen Graben ist somit von Gesetzes wegen als Tempo-30-Strecke zu signalisieren. Das heisst, das Signal «Höchstgeschwindigkeit 30 km/h» gilt höchstens bis zum Ende der nächsten Verzweigung. Weil die Tempo-30-Beschränkung über die nächste Verzweigung gelten soll, muss sie erneut mit einem Tempo-30-Schild signalisiert werden, was Wiederholungstafeln zur Folge hat. Eine Anhäufung von Tempo-30-Schildern ist somit unumgänglich.

Gemäss Signalisationsverordnung stehen Signale am rechten Strassenrand. Sie können nur in zwingenden Ausnahmefällen ausschliesslich links angebracht werden. Signale werden so aufgestellt, dass sie rechtzeitig erkannt und nicht durch Hindernisse verdeckt werden. Sie dürfen nicht in das Lichtraumprofil der Fahrbahn hineinragen. Signale dürfen nicht unnötigerweise angeordnet und angebracht werden, jedoch nicht fehlen, wo sie unerlässlich sind.

Aus ästhetischer Sicht können Verkehrssignale zu einem optisch unschönen Strassenbild führen. Verkehrsschilder sollen jedoch für Sicherheit im Strassenverkehr sorgen. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die Sicherheit als öffentliches Interesse in einer Güterabwägung dem Strassenbild vorgeht und mit der Umsetzung der Anordnung eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht wird.

5. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass die Anordnung des Temporegimes aufgrund der bereits sehr moderaten Geschwindigkeit unter altem Regime ein rein politischer Entscheid ist?

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass Temporeduktionen ein wirksames und verhältnismässiges Mittel für die Verkehrssicherheit sind. Unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen muss innerorts Tempo 30 nur dann eingehalten werden, wenn dies auch ausdrücklich signalisiert ist. Es besteht eine falsche Sicherheit, wenn ein Grossteil der Verkehrsteilnehmenden Tempo 30 einhält, grundlegend aber schneller gefahren werden darf. Um die Verkehrssicherheit durch ein tieferes Geschwindigkeitsregime zu gewährleisten, ist die entsprechende Signalisation zwingend. Die Anordnung von Tempo 30 auf dem Oberen Graben ist somit eine Massnahme zugunsten der Verkehrssicherheit und nicht ein «rein politischer» Entscheid.

6. Wurde für die Anordnung ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durchgeführt? Falls nein: Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die einzige Möglichkeit der Bürgerin oder des Bürgers sich zu äussern der kostenpflichtige Rekurs gegen die Verkehrsanordnung war?

Bei Verkehrsanordnungen findet kein öffentliches Mitwirkungsverfahren statt. Die Stadt informiert jeweils den betroffenen Quartierverein und gibt ihm die Möglichkeit zur Stellungnahme. Ein Mitwirkungsverfahren findet lediglich statt, wenn die Verkehrsanordnung im Zusammenhang mit einem Strassenprojekt erlassen wird. Dabei wird das Verfahren durch das TBA durchgeführt.

Verkehrsanordnungen werden gemäss Art. 107 SSV öffentlich aufgelegt, wobei die amtliche Bekanntmachung durch Veröffentlichung in elektronischer Form über das Internet auf der kantonalen Publikationsplattform erfolgt. Gegen Verkehrsanordnungen des Stadtrats kann beim Sicherheits- und Justizdepartement des Kantons St.Gallen schriftlich Rekurs erhoben werden. Dem Stadtrat ist bewusst,

dass ein Rekursverfahren kostenpflichtig ist. Wird der Rekurs jedoch gutgeheissen, werden den Rekurrentinnen bzw. Rekurrenten keine Kosten auferlegt.

Die öffentliche Auflage von Tempo 30 auf der Gartenstrasse und dem Oberen Graben, Abschnitt Gartenstrasse bis St.Leonhard-Strasse, fand vom 24. Oktober 2023 bis 7. November 2023 statt. Dagegen wurde nicht rekurriert. Somit ist die Massnahme rechtskräftig und wurde entsprechend umgesetzt.

7. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass er die privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Zusammenhang mit dem «Grabenstatut» in Bezug auf die Gestaltung weit härter in die Pflicht nimmt als sich selbst mit dem Schilderwahn?

Dem Stadtrat ist bewusst, dass die Altstadt zu einem der wichtigsten geschützten Ortsbilder der Stadt St.Gallen gehört. Ihm ist auch bewusst, dass für die an die Grabengärten anstossenden Häuserreihen denkmalpflegerische Anforderungen und besondere Vorschriften für die Grabengarten-Liegenschaften (Grabengartenstatut vom 15. Oktober 1929) gelten. Im Grabengartenstatut ist unter anderem festgehalten, dass die an die Grabengärten anstossenden Häuserreihen auf der Grabenseite die bestehenden Baufluchten nicht überschreiten dürfen und die bestehenden Gärten als solche erhalten bleiben müssen. Die fraglichen Signale befinden sich ausschliesslich auf der klassierten Gemeindestrasse, womit die Grundstücke der Grabengärten nicht betroffen sind.

8. Wurde der Denkmalschutz in die Umsetzung der Anordnung einbezogen? Falls nein: Kann sich der Stadtrat vorstellen, dies noch nachzuholen, um so eine Verbesserung der Gestaltung des Strassenbildes zu erzielen?

Die Denkmalpflege wurde für die Umsetzung der Anordnung nicht einbezogen und eine Konsultation wird auch nicht nachgeholt. Die Denkmalpflege wird jeweils miteinbezogen, wenn die Strassensignalisation direkt oder unmittelbar am geschützten Objekt angebracht werden muss.

Die Standorte der Signale werden durch die Signalisationsverordnung bestimmt und bei der Standortwahl wurde dem Strassenbild bestmöglich Rechnung getragen. Für die Umsetzung von Tempo 30 auf dem Oberen Graben ist die gesetzlich vorgeschriebene Signalisation unerlässlich und die Standorte sowie die Form und Farbe der Signale sind rechtskonform.

9. Kann sich der Stadtrat vorstellen, diese Anordnung rückgängig zu machen?

Die Anordnung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf der Gartenstrasse und dem Oberen Graben erfolgt aufgrund der ungenügenden Sichtweiten bei Höchstgeschwindigkeit 50 km/h und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Der Stadtrat hält an dieser Anordnung fest und wird auch in Zukunft die Umsetzung von Tieftempozonen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Lebensqualität vorantreiben.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber-Stellvertreter:
Andy Markwalder

Beilage:

- Interpellation vom 27. Februar 2024