

Die Furcht vor der «Kriechstadt»

Die Verkehrsverbände kritisieren die St. Galler Tempo-30-Pläne. Sie kündigen vehementen Widerstand an.

Sandro Büchler

Luzern tut es. Lausanne, Winterthur und Zürich tun es. All diese Städte wollen in den kommenden Jahren über weite Strecken Tempo 30 auf dem Stadtgebiet einführen. Nun reiht sich auch St. Gallen in diesen Reigen ein. Am Mittwoch haben Stadt und Kanton ihre Pläne auf den Tisch gelegt. Geht es nach der Regierung, soll ab Mitte 2024 nachts in der Stadt grösstenteils nur noch Tempo 30 gelten. In den Folgejahren soll Tempo 30 schrittweise auch tagsüber eingeführt werden. Bis Ende 2028 soll die Geschwindigkeit auf den Verkehrsadern mehrheitlich von 50 auf 30 gesenkt werden. Die letzten beiden der insgesamt vier Etappen auf dem Weg zu Tempo 30 haben Auswirkungen auf Bus und Postauto. Auch sie müssen die Geschwindigkeit drosseln. Die Fahrplananpassungen und zusätzlich nötige Fahrzeuge verursachen Kosten von rund 1,1 Millionen Franken pro Jahr. Der Grund für die Reduktionen ist klar: Lärmgeplagte Anwohnerinnen und Anwohner sollen entlastet werden.

Doch das passt nicht allen. Verkehrsverbände wie auch der Hauseigentümerverband von Stadt und Kanton St. Gallen kritisieren die Tempo-30-Offensive schon am Tag nach Bekanntwerden scharf. Einzig der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) lobt das Vorhaben – und will sogar noch mehr Tempo bei der Umsetzung.

VCS: «Sinnvoll und längst überfällig»

Schon 1999 – also vor 23 Jahren – wollte der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) mit der Volksinitiative «Strassen für alle» Tempo 30 innerorts einführen. Das Vorhaben erlitt 2001 an der Urne jedoch Schiffbruch. Nur gerade 20 Prozent des Schweizer Stimmvolks sagten Ja. «Dennoch leitete dies den Siegeszug der Tempo-30-Zonen ein», schreibt der VCS am Donnerstag in einem Communiqué. Der von Stadt und Kanton vorgestellte Plan zur schrittweisen Geschwindigkeitsreduktion sei «sinnvoll und längst überfällig». Auch Ruedi Blumer ist zufrieden. Er sitzt für die SP im St. Galler Kantonsrat, präsidiert den VCS Schweiz und die VCS-Sektion St. Gallen und Appenzell. «Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt ist vorbildlich und zielführend.» Es sei erfreulich, dass die Regierung Tempo 30 in der Nacht mit einem einzigen Gutachten ermöglichen könne. «Wir sind allerdings der Meinung, dass es machbar sein müsste, dies bereits kommenden Jahr einzuführen», sagt Blumer. Erfahrungen aus der Stadt Zürich zeigten, dass der Lärm bei Tempo 30 spürbar abnehme. Die lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner hätten es verdient, wenn die vier von Stadt und Kanton vorgeschlagenen Etappen wesentlich schneller umgesetzt würden.

Die Zusatzkosten für Bus- und Postautobetriebe sind aus



Ab 2024 soll in St. Gallen zwischen 22 und 6 Uhr beinahe überall Tempo 30 gelten.

Bild: Michel Canonica

Blumers Sicht problemlos: «Der geringere Lärm, die tieferen Gesundheitskosten und die bessere Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt heben die jährlich zu investierende Million bei weitem auf.» Auch das Klima und der Langsamverkehr profitiere von Tempo 30. Der VCS pocht auf eine rasche Umsetzung und «zählt darauf, dass die Kritiker nicht der Versuchung erliegen, als umweltfeindliche Verhinderer den Umsetzungsprozess mit Einsprachen zu verzögern».

TCS: «Wo werden die Grenzwerte überstritten?»

Dass die von Stadt- und Kantonsregierung vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduktionen auf Widerstand treffen werden, zeigen die Rückmeldungen von anderen Verkehrsverbänden. So spricht sich der Touring Club Schweiz (TCS) klar dagegen aus. Marcel Aebischer, Präsident der TCS-Sektion St. Gallen Appenzell Innerrhoden, zitiert aus einer im Dezember 2021 veröffentlichten Umfrage. «Darin lehnen 68 Prozent der Befragten eine generelle Einführung von

Tempo 30 innerorts ab.» Somit widerspreche die geplante Reduktion der Geschwindigkeit dem Willen einer Mehrheit.

Treiber für die Temporeduktion sei die Lärmbelastung, sagt der TCS-Sektionspräsident. «Bei genauerer Betrachtung wird in der Stadt St. Gallen bis 2028 aber praktisch flächendeckend Tempo 30 eingeführt.» Aebischer bezweifelt, dass die Grenzwerte auf allen Abschnitten, auf denen die Geschwindigkeit gesenkt werden soll, überschritten werden. Der TCS-Präsident will deshalb von Stadt und Kanton wissen, wo die relevanten Grenzwerte der Lärmschutzverordnung tatsächlich überschritten werden.

Nach Ansicht des TCS müsse auf verkehrsorientierten Strassen im Stadtgebiet weiterhin 50 gefahren werden können. «Das sollte grundsätzlich beibehalten werden, damit die Hierarchie des Strassennetzes gewahrt bleibt und dieses weiterhin funktionsfähig ist», so Aebischer. Denn durch Tempo 30 müssten auch andere Einbussen in Kauf nehmen: schnelle Elektrowelos, ÖV-Nutzerin-

nen und -Nutzer sowie das lokale Gewerbe. «Die Stadtbewohner vergessen oft, dass die von ihnen im Stadtzentrum gekauften Produkte und Dienstleistungen zum allergrössten Teil auf der Strasse transportiert werden und dass die Lieferzeit ein entscheidender Faktor bei der Festlegung des Endpreises ist.» Aebischer befürchtet, dass Geschäfte aus dem Stadtkern abwandern und sich ausserhalb ansiedeln.

Nicht zuletzt werde die Effizienz der Blaulichtorganisationen beeinträchtigt. «Hier zählt jede Minute.» Die Einführung von Tempo 30 werde die Einsatzzeit verlängern, insbesondere auch für freiwillige Feuerwehrleute oder zurückbeordnete Berufsfeuerwehrleute, die nicht über die vorrangigen Mittel verfügten, um zur Feuerwache zu gelangen. «Das ist klar zum Nachteil der Opfer, die sich auf die Notdienste verlassen.»

ACS: «Widersprüche und Autophobie»

Thomas Stadelmann, Vorstandsmitglied der Sektion St. Gallen und Appenzell des

Automobilclubs der Schweiz (ACS), lehnt die Tempo-30-Offensive ab. «Die Ideen stehen in klarem Widerspruch zum Willen des Kantonsrates für das Temporegime auf Kantonsstrassen.» Dieser habe 2018 beschlossen, dass Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen grundsätzlich nicht toleriert werden und die Ausnahme sein sollen. Der ACS könne nicht nachvollziehen, weshalb der Kanton sich der Autophobie der Stadtregierung zu beugen scheine. «Der Stadtregierung geht es offensichtlich darum, alle Autos aus der Stadt zu verbannen.» Stadelmann bezeichnet den vierstufigen Umsetzungsplan als «Salamitaktik». Der Automobilclub glaube zudem nicht daran, dass die Massnahmen ohne Kostenfolgen umgesetzt werden könnten. Stadelmann sagt: «Der ACS wird sich im Rahmen der Vernehmlassung entsprechend äussern und die Vorschläge deshalb vehement bekämpfen.»

HEV Stadt St. Gallen: «Zu radikal»

Wehren gegen die Pläne zur Temporeduktion will sich auch

der Hauseigentümerverband (HEV) der Stadt St. Gallen. Präsident Christoph Solenthaler sagt: «Mit dem Argument Lärmschutz wollen der Stadtrat und der Regierungsrat von St. Gallen die eigene Kantonshauptstadt für kommende Generationen lahmlegen.» Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 verlängere die Fahrzeiten und werte so die Erreichbarkeit von St. Gallen systematisch ab. «Die Folgen für den Wohn- und Wirtschaftsstandort sind nicht zu unterschätzen», sagt Solenthaler. Denn die Regierung blende komplett aus, dass die Stadt St. Gallen ein Gros ihrer Fachkräfte von aussen anziehe. Fachkräfte könnten abwandern, befürchtet Solenthaler. «Wird der Fahrtweg auf der Strasse durch Tempo 30 um eine Minute verlangsamt, geht St. Gallen in diesem Bereich das Potenzial von über 75000 Fachkräften verloren.» Sein Verdikt ist deshalb klar: «Die radikalen Massnahmen befeuern St. Gallens anhaltende Stagnation.» Solenthaler wittert gar ein Ablenkungsmanöver von Stadt und Kanton: «Anstatt das überdimensionierte Busnetz zu entschlacken und ein funktionierendes S-Bahn-System einzuführen, sollen die heute funktionierenden Strassenkapazitäten mutwillig verlangsamt werden.»

HEV Kanton St. Gallen: «Bedenklich»

Noch weiter mit seiner Kritik geht Walter Locher. Der FDP-Kantonsrat und Präsident des kantonalen Hauseigentümerverbands warnt vor fatalen Folgen für den Wohn- und Wirtschaftsstandort. «Sonst wird St. Gallen zur Kriechstadt.» Der Vorschlag des Stadtrates, in der Stadt fast flächendeckend Tempo 30 einzuführen, verdiene eine klare Ablehnung. «Es handelt sich um eine rein ideologische und blinde Imitation anderer links-grün dominierter Städte.» Früher habe man Tempo 30 mit Sicherheitsbedenken begründet. «Nun hat man die Lärmschutzverordnung als Instrument entdeckt, um ein langgehegtes Vorhaben verwirklichen zu können.»

Es sei zwar auch beim HEV unbestritten, dass der Lärmschutz verbessert werden soll. «Alternativen für eine Lärmreduktion anstelle der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 wurden durch Stadt wie Kanton jedoch gar nicht erst geprüft», kritisiert Locher. So seien Flüsterbeläge beispielsweise effektiver, da deren Einführung gemäss dem Bundesamt für Umwelt zu einer Lärmreduktion von beachtlichen sechs Dezibel führe: «Einer rund doppelt so hohen Lärmreduktion wie bei der Einführung von Tempo 30.» Lochers grösster Kritikpunkt aber ist die fehlende Mitsprachemöglichkeit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Tempo 30 werde unter Ausschluss des Volkes eingeführt – rein gestützt auf Gutachten. «Das ist aus demokratischer Sicht bedenklich und deshalb klar abzulehnen.»

«Die Pläne der Regierung zielen am Volkswillen vorbei.»



Marcel Aebischer
Präsident der TCS-Sektion SG AI

«Tempo 30 nachts sollte bereits 2023 machbar sein.»



Ruedi Blumer
Präsident des Verkehrsclubs Schweiz VCS

«Alternativen zu Tempo 30 wurden gar nicht erst geprüft.»



Walter Locher
Präsident des kantonalen Hauseigentümerverbands HEV

«St. Gallen will offensichtlich alle Autos aus der Stadt verbannen.»



Thomas Stadelmann
Vorstandsmitglied der ACS-Sektion St. Gallen Appenzell