
BUD / Motion SVP-Fraktion / FDP-Fraktion / Die Mitte-EVP-Fraktion vom 14. Februar 2023

Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen

Antrag der Regierung vom 9. Mai 2023

Nichteintreten.

Begründung:

Die vorliegende Motion zielt darauf ab, die Anforderungen an die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen mit Blick auf das Bundesrecht in generell-abstrakter Form durch den kantonalen Gesetzgeber zu konkretisieren. Aus Sicht der Regierung ist eine solche Regelung auf kantonaler Ebene weder notwendig noch sinnvoll. Vielmehr verstösst die geforderte Regelung mutmasslich gegen das übergeordnete Bundesrecht.

Im Zusammenhang mit Tempo 30 ist zunächst auf den Unterschied zwischen Tempo-30-Zonen und streckenbezogenen Herabsetzungen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit hinzuweisen. Die Signalisation einer «Tempo-30-Zone» nach Art. 2a Abs. 5 SSV ist auf nicht verkehrsorientierte Strassen¹ beschränkt. Das Bundesrecht sieht aber vor, dass die zuständige Behörde auch auf verkehrsorientierten Strassen für bestimmte Strassenstrecken vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit herabsetzen und Tempo 30 signalisieren kann (Art. 32 Abs. 3 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes [SR 741.01] in Verbindung mit Art. 108 SSV).

Im Bereich Lärmschutz sind die Tiefbauämter verpflichtet, den Lärm zuerst an der Quelle zu bekämpfen, bevor andere Massnahmen ergriffen werden. Die Massnahme lärmarmen Belag wird wenn immer möglich der Massnahme Temporeduktion vorgezogen. Es gibt aber Situationen, bei denen ein Einbau eines lärmarmen Belags nicht sinnvoll ist oder wo die Massnahme nicht ausreichend wirkt.

Unabhängig von der rechtlichen Zulässigkeit der Anliegen der Motion muss aus Sicht der Regierung das Instrument der individuellen streckenbezogenen Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auch künftig genutzt werden können, um an neuralgischen Punkten die Bevölkerung vor übermässigem Strassenlärm zu schützen oder die Unfallgefahr zu reduzieren.

Dafür wird heute für jeden Einzelfall und gestützt auf ein entsprechendes Gutachten eine individuelle Lösung erarbeitet. Das Gutachten muss die Notwendigkeit, die Zweckmässigkeit und die Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion aufzeigen. Eine mögliche Herabsetzung der Geschwindigkeit muss also sorgfältig geprüft werden. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 wird von Seiten der Regierung definitiv nicht angestrebt.

¹ Seit dem 1. Januar 2023 wird in Art. 1 Abs. 9 der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) der Begriff der «verkehrsorientierten Strasse» definiert: Danach sind «verkehrsorientierte Strassen [...] alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind». In besiedelten Gebieten bilden die verkehrsorientierten Strassen das übergeordnete Strassennetz (vgl. Stellungnahme des Bundesrates vom 1. Februar 2023 zur Interpellation 22.4513 «Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen»).

Die erarbeiteten Lösungen bilden stets den bestmöglichen Kompromiss zwischen Erreichbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Umweltverträglichkeit. Eine Verschärfung des kantonalen Strassengesetzes im Sinn der Motion würde solche spezifischen Lösungsfindungen künftig erschweren oder gar verhindern.

Zu den einzelnen Forderungen der Motion:

1. Die Einteilung der Strassen im kantonalen Strassengesetz (sGS 732.1) erfolgt nach deren Bedeutung und Zweck. Bei Kantonsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse handelt es sich nicht ausnahmslos um «verkehrsorientierte Strassen» im Sinn des Bundesrechts. Ein Beispiel ist der Klosterplatz in der Stadt St.Gallen. Umgekehrt sind tiefer klassierte Strassen nicht immer als «nicht verkehrsorientierte Strassen» zu bezeichnen. Das trifft im Kanton St.Gallen zum Beispiel auf bestimmte Bergstrassen zu. Alle Kantonsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse als verkehrsorientierte Strassen zu bezeichnen, ist daher nicht zweckmässig und würde zu Widersprüchlichkeiten führen.
2. Auf verkehrsorientierten Strassen werden schon heute grundsätzlich die bundesrechtlich festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten signalisiert. Es gilt allerdings nicht automatisch die allgemeine Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Wie erwähnt, sieht das Bundesrecht Ausnahmen vor, hauptsächlich in Anwendung von Art. 108 SSV. An diesen Rahmenbedingungen würde eine Umsetzung der Motion im Wesentlichen nichts ändern.
3. Abweichungen von den vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung [SR 741.11]), nämlich 50 km/h innerorts, 80 km/h ausserorts und 100 km/h bzw. 120 km/h auf Autostrassen und Autobahnen, sind bereits heute nur in Ausnahmefällen gestützt auf ein Gutachten sowie unter den Voraussetzungen von Art. 108 SSV möglich.

Mit Blick auf die Zuständigkeiten ist darauf hinzuweisen, dass die Kompetenz zum Erlass von Vorschriften zum Strassenverkehr beim Bund liegt (Art. 82 Abs. 1 der Bundesverfassung [SR 101; abgekürzt BV]; eidgenössisches Strassenverkehrsgesetz [SR 741.01; abgekürzt SVG]). Die Kompetenznorm von Art. 82 Abs. 1 BV hat umfassenden Charakter; der Bund ist befugt, strassenverkehrsrechtliche Vorschriften unter allen relevanten Gesichtspunkten zu erlassen (R. Schaffhauser, in: St.Galler Kommentar zur BV, 3. Aufl. 2014, Art. 82, Rz. 2). Den Kantonen (bzw. teilweise den Gemeinden) verbleibt somit insbesondere die Zuständigkeit zur Regelung der Belange der Strassenplanung, des Strassenbaus und -unterhalts sowie die grundsätzliche Verfügungsgewalt über die Strassen, die nicht der Regelung des Strassenverkehrs zuzurechnen sind. Diese Aspekte werden gemeinhin unter den Begriff der kantonalen Strassenhoheit gefasst, deren Gehalt allerdings vom Bundesrecht geprägt wird, so dass sich die Kantonskompetenz inzwischen beinahe auf eine Strassenbauhoheit beschränkt (M. Kern, Basler Kommentar zur BV, Basel 2015, Art. 82, Rz. 8; vgl. auch R. Schaffhauser, a.a.O., Art. 82, Rz. 5 mit weiterem Hinweis).

Aufgrund der verfassungsrechtlichen Kompetenzordnung und der Rechtsprechung des Bundesgerichtes kann der Kanton nach Auffassung der Regierung die bundesrechtlichen Voraussetzungen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit (Art. 108 SSV) nicht in generell-abstrakter Weise durch ein Gesetz konkretisieren oder gar einschränken (vgl. dazu BGE 130 I 134: «(...) ist somit festzuhalten, dass das Bundesrecht einerseits den rechtssatzmässigen Erlass von ohne entsprechende Signalisationen allgemein geltenden Verkehrsbeschränkungen dem Bund vorbehält, den Kantonen andererseits die Kompetenz einräumt, für bestimmte Strassen auf ihrem Gebiet Verkehrsbeschränkungen mittels Verfügung und Signalisation anzuordnen»). Somit würde eine generell-abstrakte Regelung, die darauf abzielt, das bundesrechtlich vorgesehene Ermessen der kantonalen (oder kommunalen) Behörden durch Gesetz einzuschränken, d.h. von der Herab-

setzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abzusehen (auch wenn die bundesrechtlichen Voraussetzungen dafür gegeben wären), gegen Bundesrecht verstossen und wäre nicht zulässig.

Selbst wenn der Erlass generell-abstrakter Vorschriften durch den Kanton zulässig sein sollte, kann dies nur im Rahmen des Bundesrechts, nicht aber in Bundesrecht einschränkender oder gar zuwiderlaufender Weise erfolgen (vgl. Art. 49 Abs. 1 BV). Damit würden sich die in den Ziffern 2 und 3 des Motionsauftrags vorgeschlagenen kantonalen Gesetzesbestimmungen auf eine Art «Auslegungshilfe» des im vorliegenden Fall detaillierten und abschliessenden Bundesrechts reduzieren. Werden diese Bestimmungen wie das einschlägige Bundesrecht (Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV) ausgelegt, haben sie keinen eigenständigen Inhalt mehr, womit sie faktisch redundant und damit überflüssig sind.