Motion Stöckling-Rapperswil-Jona / Zschokke-Rapperswil-Jona / Hüppi-Gommiswald / Adam-St.Gallen / Gull-Flums (54 Mitunterzeichnende):
«Zeitgemässe Strassenklassierungspraxis

Das St.gallische Recht definiert im Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) folgende Strassenklassen:
– Gemeindestrassen erster Klasse: Diese dienen dem örtlichen und dem überörtlichen Verkehr.
– Gemeindestrassen zweiter Klasse: Diese dienen der Groberschliessung des Baugebiets und der Erschliessung grösserer Siedlungsgebiete ausserhalb des Baugebiets.
– Gemeindestrassen dritter Klasse: Diese dienen der übrigen Erschliessung sowie der Land- und der Forstwirtschaft.

Das Gesetz definiert jedoch nicht, welche Strassenklassen für welche Siedlungsgebiete und -grössen angewendet werden sollen. In der Folge hat die Verwaltung dazu eine Praxis entwickelt, welche die Gerichte in mehreren Entscheiden jeweils gestützt haben. Als Grundregel gilt heute:
– ab zwei Wohneinheiten: Gemeindestrasse 3. Klasse;
– ab zehn Wohneinheiten: Gemeindestrasse 2. Klasse.
Jede Strassenklasse sieht dabei Mindestmasse für die Strassenbreite sowie Anforderungen an Trottoirs und allenfalls Wendeplätze vor. Bei Gemeindestrassen 2. Klasse wird dabei z.B. eine Fahrbahnbreite von 4.20 bis 4.80 Meter sowie ein Trottoir von 1.50 bis 2.00 Meter Breite verlangt, zudem muss ein Wendeplatz vorhanden sein.

Das StrG und damit die entsprechende gesetzliche Regelung stammt aus dem Jahre 1988 und mag die damalige Verkehrssituation und städtebauliche Entwicklung berücksichtigt haben. Viele Strassen, welche durch Quartiere führen und damit nicht verkehrs-, sondern siedlungsorientiert sind, sind heute jedoch verkehrsberuhigt, städtebaulich gestaltet oder gar als Wohnstrassen definiert. Ferner dürften diese Strassen zukünftig generell mit Tempo 30 ausgestaltet sein. Die Erschliessungsqualität mit dem öV hat sich seither ebenfalls verbessert. Ein Vergleich mit den entsprechenden Regelungen anderer Kantone sowie mit den Vorgaben der technischen Grundlagen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, VSS Norm 40 045 (Ausgabe März 2019), zeigt aber, dass heute andere Strassendimensionen Standard sind.

Darüber hinaus hat sich die Wahrnehmung des bebaubaren Raums in den letzten 30 Jahren gewandelt. Massgebend ist heute eine Dimensionierung von Erschliessungsflächen, welche dem raumplanerischen Ziel, möglichst haushälterisch mit dem Grund und Boden umzugehen, Rechnung trägt. Eine zu stringente Anforderung an Erschliessungsstrassen führt dazu, dass diese viel versiegelte Fläche beanspruchen, ohne dass es aus Sicherheits- oder Verkehrseffizienzgründen angezeigt wäre. Darüber hinaus erschweren oder verunmöglichen überzogene Erschliessungsvorschriften die innere Verdichtung im bereits überbauten Gebiet, da ein Ausbau von bestehenden Erschliessungen einen Landbedarf zur Folge hat, der in solchen Gebieten faktisch nicht zu erbringen ist. Kommt dazu, dass solche Vorhaben stets mit Landerwerben verbunden sind, die jeweils langwierige Rechtsverfahren bedingen. Dies mindert zusätzlich die Bereitschaft zur inneren Verdichtung.

Vor diesem Hintergrund haben andere Kantone ihre Gesetzgebung den heutigen Anforderungen angepasst. Die neue Verkehrserschliessungsverordnung des Kanton Zürich z.B. sieht für Erschliessungen für bis zu 50 Wohneinheiten (bzw. bis 100 Wohneinheiten bei guter öV Anbindung) eine Strassenbreite von 3.00 bis 4.00 Meter sowie ein teilweise befahrbares Trottoir vor. Die neue Verkehrserschliessungsverordnung des Kantons Zürich orientiert sich dabei an den aktuellen, neuesten Richtlinien der Fachverbände (insbesondere VSS).

Die St.gallische Strassengesetzgebung und die darauf aufbauende Rechtpraxis verlangen nach wie vor schon für eine relativ geringe Anzahl Wohneinheiten grossdimensionierte Erschliessungen. Dies erschwert oder verunmöglicht die vom Bundesrecht geforderte innere Verdichtung im überbauten Raum. Darüber hinaus fördert sie dadurch die Versiegelung des Bodens und läuft dem raumplanerischen Ziel, möglichst haushälterisch mit dem Grund und Boden umzugehen, zuwider. Es ist an der Zeit, dass auch der Kanton St.Gallen die rechtlichen Grundlagen entsprechend überarbeitet.

Die Regierung wird eingeladen, einen Entwurf vorzulegen, der die Klassierung und die damit zusammenhängenden Dimensionierungen von Erschliessungstrassen genau definiert. Dabei sollen insbesondere zeitgemässe Kriterien für die Anforderungen an Strassendimensionierung, Vorhandensein von Trottoirs, Ausweichstellen sowie Wendemöglichkeiten angewendet werden.»

13. Juni 2022

Stöckling-Rapperswil-Jona
Zschokke-Rapperswil-Jona
Hüppi-Gommiswald
Adam-St.Gallen
Gull-Flums

Bartholet-Schwarzmann-Niederbüren, Bartl-Widnau, Baumgartner-Flawil, Benz-St.Gallen, Blumer-Gossau, Böhi-Wil, Britschgi-Balgach, Bühler-Bad Ragaz, Bühler-Schmerikon, Chandiramani-Rapperswil-Jona, Daguati-St.Gallen, Dudli-Oberbüren, Durot-Uzwil, Egli-Wil, Etterlin-Rorschach, Fäh-Neckertal, Frei-Rorschacherberg, Freund-Eichberg, Frick-Buchs, Gähwiler-Buchs, Gmür-Bütschwil-Ganterschwil, Götte-Tübach, Gschwend-Altstätten, Haefele-Wittenbach, Hauser-Sargans, Huber-Oberriet, Hüppi-Gommiswald, Jans-St.Gallen, Keller-Kaltbrunn, Krempl-Gnädinger-Goldach, Kuratli-St.Gallen, Locher-St.Gallen, Losa-Mörschwil, Louis-Nesslau, Luterbacher-Steinach, Martin-Gossau, Maurer-Altstätten, Noger-St.Gallen, Pappa-St.Gallen, Pool-Uznach, Raths-Rorschach, Sarbach-Wil, Schmid-St.Gallen, Schorer-St.Gallen, Schulthess-Grabs, Schwager-St.Gallen, Schweizer-Degersheim, Seger-St.Gallen, Shitsetsang-Wil, Stadler-Lütisburg, Sulzer-Wil, Surber-St.Gallen, Widmer-Wil, Zahner-Rapperswil-Jona