
BUD / Interpellation Vogel-Bütschwil-Ganterschwil / Louis Ivan-Nesslau / Gerig-Mosnang vom 15. September 2025

Strassenverengung und Verkehrsschikanen in Lichtensteig: Was macht der Kanton, wenn seine Umfahrungsstrasse gesperrt ist?

Antwort der Regierung vom 9. Dezember 2025

Christian Vogel-Bütschwil-Ganterschwil, Ivan Louis-Nesslau und Mirco Gerig-Mosnang erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 15. September 2025 nach dem Einfluss des Kantons auf die Projektierung von Gemeindestrassen, insbesondere im Fall der Gemeinestrassse Steigrüti in Dietfurt.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit für die Gestaltung einer Gemeinestrassse hoheitlich bei der Gemeinde. Bei der von den Interpellanten erwähnten Strasse handelt es sich um eine Gemeinestrassse 1. Klasse. Gemäss Art. 8 des kantonalen Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) dienen Gemeinestrassen 1. Klasse dem örtlichen und dem überörtlichen Verkehr. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen. Ohne Beschränkung sind auf dieser Strasse sämtliche Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkategorien zugelassen. Damit kann die Strasse bei gesperrter Umfahrung die Funktion einer Umleitungsroute übernehmen. Die Loretostrasse ist zudem als Ausnahmetransportroute Typ 3 klassiert. Dies bedeutet, dass eine Fahrbahnbreite auf der ganzen Länge der Strasse von 4,5 m gewährleistet sein muss. Inseln sind wohl erlaubt, müssen aber entsprechend so ausgestaltet sein, dass sie im Benützungsfall entfernt oder überfahren werden können.

Das besagte Strassenstück weist unter Normalbedingungen (keine Umleitung der Umfahrungsstrasse) gemäss Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2020 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 3'000 Fahrzeugen und einen Schwerverkehrsanteil von 5,6 Prozent auf. Auf der Loretostrasse verkehrt zudem der öffentliche Verkehr in einem 30-Minuten-Takt. In den Hauptverkehrszeiten wird der Takt mit zusätzlichen Bussen auf 15 Minuten verdichtet.

Die Interpellanten erwähnen im Speziellen die Situationen, bei denen der Verkehr von der Umfahrungsstrasse über die Loretostrasse umgeleitet wird. Solche Umleitungen kommen mehrmals im Jahr vor. Festgehalten werden kann, dass die untergeordnete Gemeinestrassse 1. Klasse den Umleitungsverkehr auch im heutigen Zustand nicht problemlos aufzunehmen vermag. Der Engpass liegt bereits heute vor, nicht bei der Fahrbahnbreite des fraglichen Strassenstücks, sondern vielmehr beim Obertor. Die dort beengten Verhältnisse werden auch bei einer Verschmälerung der Loretostrasse nicht verändert. Der bereits heute bestehende Engpass bleibt entsprechend weiterhin bestehen.

Die Interpellanten zeigen auf, dass die heute bestehende Busbucht aufgehoben und durch gegenüberliegende Fahrbahnhaltestellen ersetzt werden soll. Grundsätzlich stimmt die Annahme der Interpellanten, dass, wenn der öffentliche Verkehr nicht überholt werden kann, eine gewisse Stauwirkung erfolgt. In diesem Zusammenhang gilt es aber zu erwähnen, dass die reinen Haltezeiten des öffentlichen Verkehrs aufgrund der geringen Fahrgastmengen kurz sind. Die befürchtete Stauwirkung kann, sofern vorhanden, als gering bzw. vertretbar erachtet werden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie wirkt der Kanton bei Strassenprojekten auf Gemeindestufe (Gemeindestrassen) mit, wenn diese Strassen zentrale bzw. einzige Ausweichmöglichkeiten für die eigenen Kantsstrassen sind?*

Gemäss Art. 11 StrG hat die Gemeinde die Hoheit über die Gemeindestrassen. Entsprechend liegt die Zuständigkeit bezüglich der Festlegung von Strassengeometrien bei der Gemeinde. Aufgrund verschiedener rechtlicher Abklärungen besteht für den Kanton St.Gallen aktuell keine gesetzliche Grundlage, auf Strassenbauprojekte der Gemeinden einzuwirken, selbst wenn Auswirkungen auf Kantonstrassen erwartet werden. Die aktuellen Verfahren sehen lediglich eine Prüfung der Klassierung nach Strassengesetz vor. Ge- genwärtig können die Gemeinden freiwillig eine technische Prüfung durch das kantonale Tiefbauamt (TBA) veranlassen. Aufgrund der bundesgerichtlichen Rechtsprechung wird diese technische Prüfung ab dem 1. Januar 2026 obligatorisch. Bei dieser technischen Prüfung wird jedoch ausschliesslich die Erschliessungsqualität der Gemeindestrassen und die Verkehrssicherheit der Strassenprojekte beurteilt. Eine Netzbeurteilung, die auch die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Kantsstrassennetzes einschätzt, ist nicht Bestandteil dieser Prüfung.

2. *Hat der Kanton zu diesem konkreten Projekt eine Stellungnahme abgegeben? Falls ja, was waren die Forderungen des Kantons?*

Die Kantonspolizei hat im Zusammenhang mit dem geplanten Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Loretostrasse mitgewirkt (gemäss Art. 28 Abs. 2 der Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz [sGS 711.1]). Sie hat verkehrsrechtliche und sicherheitsmässige Überlegungen eingebbracht und entsprechende Hinweise angeführt.

Das TBA wurde nicht in die freiwillige Vernehmlassung einbezogen und hat daher keine Stellungnahme abgegeben.

- 3.–5. *Wie beurteilt die Regierung die Strassenverengung und die zwei neuen Busstopps auf der Strasse betreffend des Stauriskos und der Sicherheit für Fahrzeuge und Fussgänger, wenn die Umfahrungsstrasse gesperrt ist und der Verkehr des ganzen Tals (!) durch Steigrüti und die Altstadt von Lichtensteig umgeleitet werden muss?*

Wie beurteilt die Regierung die Strassenverengung von 7,20 m auf 6,08 m für Linien- und Reisebusse sowie Lastwagen?

Wie beurteilt die Regierung die Strassenverengung auf 7,20 m auf 6,08 m für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge?

Grundsätzlich stellen Sperrungen oder Baustellen Sondersituationen dar, die über bestehende Normen und Richtlinien hinausgehen können. Solche Fälle bieten jedoch die Möglichkeit, sofern die Situation dies erfordert, mit geeigneten Begleitmassnahmen zu reagieren und so einen sachgerechten Umgang mit den Projekten im Verantwortungsbereich der Gemeinden zu gewährleisten. Da dem Tiefbauamt des Kantons St.Gallen das konkrete Projekt nicht vorliegt, kann eine abschliessende Beurteilung nicht vorgenommen werden. Eine detaillierte technische Prüfung kommunaler Strassenbauprojekte (dies würde den Umfang einer Interpellation übersteigen) würde im Rahmen der dafür vorgesehenen ordentlichen Verfahren erfolgen. Es ist festzuhalten, dass Sondersituationen prin-

zipiell nicht als Grundlage dienen können, um ein in der Hoheit der Gemeinde liegendes Strassenbauprojekt grundsätzlich abzulehnen.

6. *Wie beurteilt die Regierung die Aufhebung der gelb gestrichelten Velostreifen und damit des Vortrittsrechts für Velofahrer?*

Grundsätzlich ist der Verzicht auf das separate Veloangebot mit Radstreifen zu bedauern. Zu beachten gilt aber, dass ein ordentliches Veloangebot mit beidseitigen Radstreifen mit normgerechten Abmessungen von jeweils 1,50 m für den Radstreifen bereits bei 7,20 m nicht gegeben ist. Die verbleibende Breite für den Fahrzeugverkehr würde demnach 4,20 m betragen. Ein ordentlicher Fahrverkehr auf dieser Breite ist ohne Einbezug des Radstreifens nicht möglich. Gemäss Art. 40 Abs. 3 der eidgenössischen Verkehrsregelverordnung (SR 741.11) dürfen Führende anderer Fahrzeuge auf dem mit einer unterbrochenen Linie abgegrenzten Radstreifen fahren, sofern sie den Fahrradverkehr dadurch nicht behindern. Eine dauernde Benützung des Radstreifens durch andere Fahrzeuge als den Radverkehr ist aber nicht vorgesehen. Aufgrund des tiefen DTV ist der Mischverkehr aus Sicht der Regierung vertretbar.