

Interpellation CVP-GLP-Fraktion vom 19. Februar 2019

## Standards bei raumwirksamen Tätigkeiten anpassen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 21. Mai 2019

Die CVP-GLP Fraktion kritisiert in ihrer Interpellation vom 19. Februar 2019 die fehlende Interessenabwägung im Strassenbereich für raumrelevante Fragestellungen. Weiter hielten sich die Behörden an Normen und Richtlinien, die per Definition den gesetzlichen Grundlagen nicht gleichgestellt seien. Als Beispiel dazu werden konkret die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) genannt. Nicht ganz zu Unrecht werde daher immer wieder Kritik laut, dass die öffentliche Hand mit ihren hohen Standards Luxusprojekte realisiere.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der sorgsame Umgang mit Land bei der Planung von Strassenprojekten geniesst bei den zuständigen kantonalen Stellen einen hohen Stellenwert. Einerseits besteht die gesetzliche Verpflichtung, die Eingriffe ins Eigentum von Dritten möglichst klein zu halten und die Verhältnismässigkeit zu wahren. Aber auch der Umstand, dass jeder Eingriff in Dritteigentum langwierige Rechtsmittelverfahren und Landerwerbsverhandlungen nach sich zieht, setzt eine bestmögliche Argumentation und eine auf das Minimum beschränkte Beanspruchung von privaten Grundstücken voraus, um ein Projekt effizient umzusetzen. Durch Führungen der Trassen an Hangfüssen, Überdeckungen, Böschungen mit Neigungen, die maschinell bearbeitet werden können, und weiteren Massnahmen wird versucht, möglichst wenig wertvolles Land zu beanspruchen, bzw. nach der Realisierung wieder anderen Zwecken zukommen zu lassen.

Die Definition der Regeln der Baukunde ist aus Verwaltungssicht mit Blick auf die Haftungsthematik im Wesentlichen aus zivilrechtlichen Urteilen abzuleiten. Demnach haben die technischen Regeln als anerkannt zu gelten, «wenn sie von der Wissenschaft als theoretisch richtig anerkannt wurden und sich in der klaren Mehrheitsmeinung der fachkompetenten Anwender in der Praxis bewährt haben»<sup>1</sup>. Für die praktische Anwendung durch die kantonalen Fachämter und die Rechtsprechung ergibt sich daraus, dass für technische Beurteilungen der Nachweis der anerkannten Regeln der Baukunde mit Blick auf die oben genannte Definition zu erbringen ist. Im Strassenbereich sind neben den gesetzlichen Regelungen vor allem die Normen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute (VSS) massgebend. Der Prozess, nach dem die VSS-Normen erstellt werden, lässt eine Hinterfragung der Norm als anerkannte Regel der Baukunde auf Kantonsebene nur in Ausnahmefällen zu. So nehmen in den Normierungs- und Forschungskommissionen der VSS üblicherweise Hochschulen, Vertreter der Ingenieurwirtschaft sowie Vertreter des Bundes und der Kantone Einsitz. Dementsprechend gehen das Tiefbauamt und die Kantonspolizei St.Gallen in aller Regel davon aus, dass wenn keine anderweitige Definition für die «anerkannte Regel der Baukunde» vorliegt, die VSS-Norm anzuwenden ist.

Verschiedene jüngste Änderungen der VSS-Norm führten zu vermehrten Zielkonflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen entlang von Strassen. Aufgrund verschiedener Interventionen insbesondere von Seiten der Kantone wurde in der Folge die anfangs Juni 2017 in Kraft gesetzte VSS-Norm SN640 201 für die geometrischen Normalprofile wieder zurückgezogen. Beim Tief-

<sup>1</sup> Prof.Dr.iur. H. Stöckli, «Vom Recht der technischen Normen», Referat anlässlich der Schweizerischen Baurechtstagung 2019 an der Universität Freiburg.

bauamt gelangte diese Norm ausnahmsweise von Anfang an nicht zur Anwendung. Das Tiefbauamt und die Verkehrstechnik der Kantonspolizei haben vielmehr im Jahr 2016 ausdrücklich Abweichungen gegenüber dieser Norm für das Kantonsstrassennetz definiert. Die gezielten Abweichungen verfolgten die Zielsetzung, auf die beengten Platzverhältnisse innerorts und den sorgsamsten Umgang mit Landwirtschaftsland ausserorts angemessen eingehen zu können.

Interessenabwägungen können auch in Anwendung der Norm durchgeführt werden. So lassen speziell die VSS-Normen verschiedene Ausbildungen von Querschnitten zu. Ein nach Norm korrekter Querschnitt im Mischverkehr beansprucht zwischen 6,30 m (innerorts ausgelegt auf Kreuzungsfall Lastwagen-Lastwagen mit 30 km/h) und 7,40 m (ausserorts ausgelegt auf Kreuzungsfall Lastwagen-Lastwagen mit 80 km/h). Die Erfahrungen des Baudepartementes mit den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zeigen, dass Lösungen, die Fahrräder im Mischverkehr führen oder Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie Fussgängerinnen und Fussgänger auf alternativen Routen weisen, kategorisch abgelehnt werden. Speziell Verbände und Gemeinden verlangen auf Kantonsstrassen eine kompromisslose Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen steigt der Landbedarf markant an. Eine Entflechtung des Verkehrs innerorts führt zu einem Regelquerschnitt von 10,40 m und einem reduzierten Querschnitt von 9,20 m für eine Kernfahrbahn (Kreuzungsfall Lastwagen-Lastwagen). Ausserorts ist der Bedarf für einen Querschnitt mit zwei Radstreifen 11,00 m.

Zu den einzelnen Fragen:

- 1./2. Die schweizweit geltenden Normen im Strassenbau stehen naturgemäss mit dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen teilweise im Konflikt. Bei der erforderlichen Interessenabwägung ist der Handlungsspielraum der verantwortlichen Stellen des Tiefbauamtes und der Verkehrstechnik der Kantonspolizei gering, da sich die Rechtsprechung zur hinreichenden Erschliessung weitgehend am geltenden Normenwerk orientiert.
3. Das Tiefbauamt hat zusammen mit der Verkehrstechnik der Kantonspolizei im eingangs genannten Ausnahmefall eine Abweichung zu den Strassenbaunormen definiert. Weitere Abweichungen von den geltenden Normen stehen nicht zur Diskussion, solange in der Rechtsprechung die Normen des VSS als die anerkannte Regel der Baukunde gelten.
4. Das Schweizerische Normenwesen ist auf Bundesebene geregelt. Der Kanton St.Gallen ist grundsätzlich befugt, eigene Normen oder Anpassungen an geltenden Normen zu definieren. Um in allfälligen Rechtsverfahren bestehen zu können, müssten diese aber den Status der «anerkannten Regel der Baukunde» erlangen. Faktisch ist dies kaum möglich, weil mit einem solchen Schritt die fachliche Einschätzung der mit aus Lehre, Wirtschaft und Verwaltung besetzten Normierungs- und Forschungskommissionen in Frage gestellt würde.