

Interpellation Schmid-Diepoldsau vom 27. September 2001
(Wortlaut anschliessend)

Radwege von kantonaler und regionaler Bedeutung

Schriftliche Antwort der Regierung vom 6. November 2001

In einer Interpellation kritisiert Andrea Schmid-Diepoldsau die Radwegführung im Rheinvorland zwischen St.Margrethen und Diepoldsau. Sie stellt dazu drei Fragen.

Die Regierung beantwortet die Fragen zusammengefasst wie folgt:

Mit der in der Interpellation dargelegten Regelung im Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) wollte der Gesetzgeber bewusst der Entwicklung entgegenwirken, dass Radwege nur entlang der stark belasteten Staatsstrassen gebaut werden. Dieses Ziel wurde erreicht. In den vergangenen Jahren sind mit Staatsbeiträgen von 65 Prozent der anrechenbaren Kosten viele attraktive Radwege abseits von belasteten Staats- und Gemeindestrassen mit hohem Sicherheitsstandard realisiert worden. Auch die zugehörigen Verfahren einschliesslich Gewährung des rechtlichen Gehörs führten dabei nie zu besonderen Anständen.

Für den Bau der in der Interpellation angesprochenen Radwege im Rheinvorland führten die betroffenen politischen Gemeinden das ordentliche Planverfahren nach Art. 39 ff. StrG durch. Damals war bekannt, dass insbesondere die Radwege entlang der Mittelwahr bei Hochwasser im Rhein während einigen Tagen wegen Überschwemmungen nicht benützt werden können. In Abwägung der von Pächtern eingebrachten entsprechenden Interessen kam die zuständige Gemeindebehörde in Absprache mit den zuständigen Fachstellen des Staates zum Schluss, dass die gewählte Radwegführung zumutbar ist, weil an den wenigen Überschwemmungstagen das gut ausgebaute Gemeindestrassennetz benützt werden kann. Im Rahmen der kantonalen Genehmigung des für den Radweg erforderlichen Teilstrassenplans bestand keine Veranlassung, die erwähnte Interessenabwägung nicht zu übernehmen. Allerdings ist zuzugeben, dass die nun realisierte Linienführung insbesondere auch wegen der in der Interpellation erwähnten 90-Grad-Kurven nicht optimal ist.

Nach Abschluss des Planverfahrens hat die politische Gemeinde einen Rechtsanspruch auf Gewährung eines Staatsbeitrages an den Bau von Radwegen, sofern sie kantonale oder regionale Bedeutung aufweisen und die Kredite vorhanden sind (Art. 99 StrG). Dabei wird in jedem Fall abgeklärt, ob die gesamten oder nur ein Teil der Baukosten als anrechenbare Kosten für die Festlegung des Staatsbeitrages massgebend sind. Die Wirtschaftlichkeit der eingereichten Beitragsprojekte wird jeweils sorgfältig geprüft. Nötigenfalls werden Auflagen in die Beitragsverfügung aufgenommen.

Aus dem konkreten Fall auf die Unzweckmässigkeit der im Strassengesetz verankerten Aufgabenteilung zwischen Staat und politischer Gemeinde zu schliessen, ist nicht angebracht. Die beim Erlass der Bestimmungen angestellten Überlegungen für die Trennung der Zuständigkeiten zwischen Staat (Staatsstrassen erster und zweiter Klasse) und politischer Gemeinde (übriges Strassen- und Wegnetz) haben sich in der Praxis grundsätzlich bewährt. Zudem funktioniert die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen des Staates und den Gemeinden in aller Regel einwandfrei.

Gleiches gilt bezüglich der Unterhaltsregelung im Strassengesetz. Die politische Gemeinde besorgt den Unterhalt der Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse. Sie ist auch für die Reinigung und den Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Staatsstrassen zuständig und kann den Unterhalt von Gemeindestrassen dritter Klasse ganz oder teilweise selber übernehmen (Art. 54 StrG). Der Staat leistet nicht werkgebundene Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden (Art. 87 ff. StrG) und somit auch an den Unterhalt der Geh- und Radwege.

6. November 2001

Wortlaut der Interpellation 51.01.83

Interpellation Schmid-Diepoldsau: «Radwege von kantonaler und regionaler Bedeutung

Der Radweg im Rheinvorland zwischen Diepoldsau und St.Margrethen war im Sommer einmal mehr während Wochen nicht benützbar. Die Gemeinden haben auf die bestehenden Pachtverhältnisse Rücksicht genommen und sind von der ursprünglich geplanten Linienführung stark abgewichen. Der Radweg weist zahlreiche 90-Grad-Kurven auf und führt auf Höhe der politischen Gemeinde Au entlang dem Mittelgerinne Wuhr durch ein eigentliches Sumpfgebiet. Während die Landwirte nebenan ihr Heu einbrachten, stand der Radweg bis zu 30 cm unter Wasser.

Seit meiner Einfachen Anfrage 61.00.15 vom März 2000 ist Zeit verstrichen. Inzwischen zeigt sich klar, dass die Missstände behoben werden müssen. auf allen Ebenen ist grosse Enttäuschung und Unzufriedenheit spürbar. Unweigerlich taucht die Frage auf, wie solche Fehlplanungen, entstanden durch bestehende Sachzwänge, in Zukunft verhindert werden können.

Radwege, die nicht entlang einer Staatsstrasse führen, sind Teil des Gemeindestrassennetzes. Der Staat leistet den politischen Gemeinden werkgebundene Beiträge an die Baukosten von Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung (Art. 95 StrG). Die werkgebundenen Beiträge betragen 65 Prozent der anrechenbaren Kosten (Art. 97 StrG). Über Einsprachen bei Staatsstrassen entscheidet der Regierungsrat, bei Gemeindestrassen die zuständige Gemeindebehörde (Art. 45 StrG).

Ich frage die Regierung:

1. Wie kann die gegenseitige Abhängigkeit zwischen Kanton und Gemeinden (Diskrepanz zwischen Finanzierung und Hoheit, Zeitdruck bei der Behandlung von Einsprachen) entflechtet werden?
2. Wäre es nicht angebracht, Radwege von kantonaler und regionaler Bedeutung analog der Radwege entlang der Staatsstrassen unter die Hoheit des Kantons zu stellen? Die Finanzierung ist ohnehin die gleiche. Welche Voraussetzungen müssten erfüllt sein?
3. Ist es möglich, die werkgebundenen Beiträge des Kantons an Radwege von kantonaler und regionaler Bedeutung an Auflagen zu knüpfen, ohne das Gesamtwerk zu gefährden? »

27. September 2001