

Interpellation Locher-St.Gallen / Böhi-Wil / Schöbi-Altstätten (76 Mitunterzeichnende) vom
25. April 2017

Keine Verkehrsbehinderung auf Kantonsstrassen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 4. Juli 2017

Walter Locher-St.Gallen, Erwin Böhi-Wil und Michael Schöbi-Altstätten erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 25. April 2017, ob in einzelnen Agglomerationen aufgrund der vielen baulichen und betrieblichen Anordnungen die reibungslose Verkehrsbewältigung auf den Kantonsstrassen nicht stark beeinträchtigt wird und ob sich zur Sicherstellung der verkehrsorientierten Funktion der Kantonsstrassen Gesetzesänderungen aufdrängen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Kantons- wie auch die Durchgangsstrassen erfüllen im Kanton St.Gallen gesetzlich verankerte Erschliessungsaufgaben (vgl. Durchgangsstrassenverordnung [SR 741.272] und Kantonsstrassenplan [sGS 732.15]). In den Agglomerationen steht die Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr zunehmend im Konflikt mit anderen Nutzungsinteressen wie der Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Busbevorzugungen mittels eigenen Busspuren oder Bushaltestellen auf Fahrbahnen. Darüber hinaus treiben die grösseren Städte vermehrt städtebauliche Gestaltungsprojekte voran, die den Strassenraum nicht nur als reine Verkehrsader, sondern auch als Lebensraum der städtischen Bevölkerung betrachten. Forderungen wie Geschwindigkeitsreduktionen auf Kantonsstrassen (Tempo 30), Fahrbahnhaltestellen, Velowegnetze, Spurreduktionen mit Trottoirverbreiterungen oder Busbevorzugungen gehören mittlerweile zum Alltag der kantonalen Strassenplaner und -betreiber.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Strassenhoheit über die Kantonsstrassen liegt beim Kanton (Art. 34 des Strassengesetzes [sGS 732.1; abgekürzt StrG]). Das kantonale Tiefbauamt ist für Planung, Projektierung, Bau und Betrieb des rund 700 km langen Kantonsstrassennetzes verantwortlich. Konkret nehmen die Mitarbeitenden des Tiefbauamtes für die Planung, die Projektierung und den Bau der Kantonsstrassen hauptsächlich die Bauherrenvertretung wahr. Die «handwerklichen» Planungsaufgaben werden dagegen zu über 80 Prozent an private Firmen vergeben. Beim Unterhalt erledigen die Mitarbeitenden des Tiefbauamtes im Sommerhalbjahr die Grünpflege und die Reinigung. Spezialarbeiten wie Tunnelreinigungen und die Spitzenabdeckungen im Winterdienst erfolgen durch entsprechend beauftragte private Unternehmen.

Als einzige Ausnahme plant und projiziert die Stadt St.Gallen die Kantonsstrassen auf dem Stadtgebiet. Das kantonale Tiefbauamt nimmt aber auch bei Kantonsstrassenvorhaben auf dem Stadtgebiet die Bauherrenvertretung wahr. Im Unterschied zum übrigen Kantonsgebiet werden die Aufträge aber nicht an private Unternehmen vergeben, sondern an das städtische Tiefbauamt delegiert. Darüber hinaus sind auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen auch die Kompetenzen zum Erlass von Verkehrsanordnungen auf Kantonsstrassen an die Gemeindebehörden delegiert (Art. 19 Abs. 2 der Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz [sGS 711.1; abgekürzt EV zum SVG]). Damit sind die Gemeindebehörden bei Verkehrsanordnungen sowohl für Gemeinde- als auch für Kantonsstrassen zuständig. Sie teilen ihre Anordnungen dem kantonalen Polizeikommando mit (Art. 19 Abs. 2 EV zum SVG).

Die besondere Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und der Stadt hat sich aus Sicht der Regierung in der Vergangenheit bewährt. Zum einen ist es zweckmässig, die Planung und Projektierung des gesamten städtischen Strassennetzes aus einer Hand voranzutreiben. Zum anderen hat sich auch die Zusammenarbeit zwischen den Stadtbehörden und dem kantonalen Polizeikommando eingespielt. Den Stadtbehörden sind aufgrund ihrer verkehrspolizeilichen Befugnisse die Unfallschwerpunkte, aber auch die zu erwartenden verkehrlichen Entwicklungen bestens bekannt, und das Polizeikommando ist stufengerecht in die Verfahren eingebunden. Im Übrigen beurteilt das Sicherheits- und Justizdepartement die Rekurse gegen die kommunalen Verkehrsanordnungen.

2. Der Kanton St.Gallen hat hinsichtlich der baulichen und betrieblichen Anordnungen auf Kantonsstrassen klare Standards festgelegt. Diese sind darauf ausgerichtet, dass die vorhandenen Kapazitäten durch die Anordnungen nicht reduziert werden. Die Einhaltung der bestehenden Palette von Normalien zu den Geometrien der Strasseninfrastrukturen wie auch zu den Betriebs- und Gestaltungskonzepten wird in der Praxis von allen Gemeinden konsequent eingefordert. Die von den Interpellanten geforderte einheitliche Praxis im gesamten Kanton ist demnach heute erfüllt. Im Einzelnen lassen sich die drei zentralen Standardvorgaben wie folgt zusammenfassen:
 - Für Fahrbahnhaltestellen wird der Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen nur dort geduldet, wo nachweislich einzig die Stauräume verlegt werden und keine Beeinträchtigung des motorisierten Individualverkehrs erfolgt. Darüber hinaus ist auch der Nachweis zu erbringen, dass durch die Massnahme dem öffentlichen Verkehr ein Vorteil erwächst.
 - Betriebs- und Gestaltungskonzepte dürfen die Kapazität der betroffenen Kantonsstrasse aus Gründen der Strassenhierarchien nicht reduzieren, insbesondere um Schleichverkehr durch die Quartiere zu verhindern. Nach Möglichkeit werden auch den Verkehrsfluss störende Parkieranlagen (Quer- und Längsparkierungen an der Kantonsstrasse) optimaler organisiert und sicherer gestaltet.
 - Dosier- und Pfortneranlagen dürfen nicht darauf abzielen, den Verkehr zu verdrängen oder den Verkehrsfluss zu behindern. Im Gegenteil: Der Zufluss in ein Gebiet soll vielmehr so reguliert werden, dass der Verkehrsfluss erhalten und ein drohender Verkehrskollaps verhindert werden kann. Das Gesamtsystem wird dementsprechend an die Kapazitätsgrenze geführt, um so viel Verkehr wie möglich abzuführen. Praktisch wird ein solches System beispielsweise im Raum Rapperswil-Jona seit Jahren betrieben.
3. Die betroffenen Behörden von Nachbarkantonen und -gemeinden werden bei baulichen oder betrieblichen Änderungen an Kantonsstrassen wie auch bei der Planung von Neuanlagen frühzeitig angehört und in den Planungsprozess eingebunden. Dieses partnerschaftliche Vorgehen gewährleistet einerseits die grenzüberschreitende Abstimmung des gesamten Strassennetzes und erhöht andererseits die Akzeptanz für der geplanten Bauvorhaben. Darüber hinaus werden im St.Galler Richtplan die Neubauvorhaben, grössere Korrekturen und auch Strassenraumgestaltungen im Kapitel VI 21 bezeichnet. Im Rahmen der jährlichen Richtplananpassungen haben die Nachbargemeinden und -kantone somit eine weitere Möglichkeit, zu einzelnen Vorhaben Stellung zu nehmen.
4. Aus Sicht der Regierung besteht gemäss den vorangehenden Ausführungen kein gesetzgeberischer Handlungsbedarf.
5. Die Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit ist für die Regierung ein zentrales Anliegen. Die Erreichung dieses Ziels setzt voraus, dass zwei verschiedene Ansätze gleichzeitig verfolgt werden. Zum einen kommt der Erreichbarkeit mittels dem motorisierten Individualverkehr im ländlich geprägten und teilweise gebirgigen Kanton St.Gallen auch in Zukunft ein grosser Stellenwert zu. Auch im 17. Strassenbauprogramm sind demzufolge die zweckmässigen Strassenbauvorhaben im Rahmen der finanziellen und politischen

Möglichkeiten hoch zu priorisieren. Zum anderen gilt es künftig aber verstärkt auch mit einer geschickten Raumnutzung (z.B. enge Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung) sicherzustellen, dass die Nutzung der verschiedenen Verkehrsarten möglichst wesensgerecht erfolgt und die Verkehrsleistung insgesamt möglichst klein gehalten werden kann.