



Kontaktperson:
Sebastian Koller, Politischer Sekretär
Marktgasse 73, 9500 Wil
Tel. 079 316 26 50
sekretariat@gruene-sg.ch

Per E-Mail an:
Kanton St.Gallen
Bau- und Umweltdepartement
info.budtba@sg.ch

27. Februar 2026

Vernehmlassungsantwort: X. Nachtrag zum Strassengesetz

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. Dezember 2025 haben Sie uns zur oben erwähnten Vernehmlassung eingeladen. Gerne nehmen wir hiermit die Gelegenheit wahr, zu Bericht und Entwurf des Bau- und Umweltdepartements vom 9. Dezember 2025 Stellung zu nehmen.

Allgemeine Würdigung

Die Zielsetzung der Motion «Zeitgemässe Strassenklassierungspraxis» und der daraus hervorgegangenen Gesetzesvorlage besteht darin, die Anforderungen an die Dimensionierung von Erschliessungsstrassen und deren Ausbaustandard situativ reduzieren zu können, um die Siedlungsentwicklung nach innen nicht unnötig zu erschweren und die haushälterische Bodennutzung zu fördern. Wir erachten diese Zielsetzung als wichtig und unterstützen die Gesetzesrevision – vorbehältlich der nachfolgenden Änderungsvorschläge und allfälliger neuer Erkenntnisse im Rahmen der parlamentarischen Beratung.

Besondere Anmerkungen

Art. 1 Abs. 4 StrG – Erschliessungen über Privatstrassen

Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Möglichkeit der Grundstückserschliessung über Privatstrassen in beschränktem Umfang wieder einzuführen, da Privatstrassen grundsätzlich die gleichen Ausbaustandards erfüllen müssen wie öffentliche Strassen. In gewissen Fällen lässt sich dadurch unnötiger Verfahrensaufwand vermeiden, sodass Projekte zur Innenverdichtung leichter umgesetzt werden können. Die Beschränkung dieser Möglichkeit auf Strassen mit untergeordneter Erschliessungsfunktion erachten wir als richtig. Bei Erschliessungsstrassen für Mehrfamilienhäuser und Ge-



werbebetriebe kann ein öffentliches Interesse nicht verneint werden, sodass diese weiterhin klassiert werden sollen.

Art. 8 Abs. 2 StrG – Gemeindestrassen zweiter Klasse

Sollte das BUD an der Praxis festhalten, dass die hinreichende Erschliessung ab 10 Wohneinheiten mit einer Strasse zweiter Klasse zu gewährleisten ist, wäre Art. 8 Abs. 2 Satz 2 StrG unseres Erachtens zu streichen. In vielen Fällen ist es nicht sachgerecht, wenn solche Erschliessungsstrassen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offenstehen. Letzteres kann je nach Verkehrsregime oder Stausituationen auf den Hauptverkehrsachsen dazu führen, dass sich der motorisierte Individualverkehr in Wohnquartiere verlagert.

Art. 33 Abs. 1 StrG – Grundsätze des Strassenbaus

Es ist begrüssenswert, dass der Grundsatz «Siedlungsentwicklung nach innen» unter Art. 33 Abs. 1 Bst. h StrG gesetzlich verankert werden soll. Indes wäre es unseres Erachtens sinnvoll und naheliegend, die Formulierung «klimaangepasste Siedlungsentwicklung nach innen» zu wählen, welche kürzlich Eingang in den kantonalen Richtplan gefunden hat (Genehmigungsentwurf vom Januar 2026, S. 22). Die Gestaltung von Strassenräumen hat einen massgebenden Einfluss auf das Mikroklima in Siedlungsgebieten. Es dürfte heute unbestritten sein, der Klimawandel für die Raumentwicklung eine zentrale Herausforderung darstellt und dass Massnahmen zur Hitzeminderung (unter anderem) beim Strassenbau zwingend umzusetzen sind, um eine minimale Lebensqualität auch in dicht bebauten Gebieten zu gewährleisten und die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Es ist daher angezeigt und kongruent mit dem kantonalen Richtplan, die Anpassung an den Klimawandel explizit zu einem öffentlichen Interesse mit Gesetzesrang zu erheben.

Unter Bst. g StrG könnte der Ausdruck «sparsamer Verbrauch des Bodens» durch «haushälterische Nutzung des Bodens» ersetzt werden, um der Formulierung im Raumplanungsartikel der Bundesverfassung (Art. 75 Abs. 1 BV) zu entsprechen.

Art. 33 Abs. 2 StrG – Anforderungen an die Strassendimensionen

Wir erachten es unzeitgemäss und nicht sachgerecht, dass die Strassendimensionierung von der Anzahl der zu erschliessenden Wohneinheiten abhängig gemacht wird. Diesbezüglich ist ein Systemwechsel dringend angezeigt. In urbanen Gebieten besteht heute eine zunehmende Nachfrage nach autoarmen oder sogar autofreien Überbauungen. Diese zu ermöglichen und zu fördern, liegt im öffentlichen Interesse, weil sich dadurch das verkehrspolitisch und raumplanerisch unerwünschte Wachstum des motorisierten Verkehrs wirksam eindämmen lässt. Bei autoarmen bzw. autofreien Überbauungen genügt auch für eine grössere Zahl von Wohneinheiten eine minimal dimensionierte Erschliessungsstrasse für den Zubringerdienst und die Rettungsdienste. Die Anknüpfung an der Zahl der Wohneinheiten würde hier zu einem unsinnigen Ergebnis, nämlich einer stark überdimensionierten Zufahrt führen. Um dies zu vermeiden, sollte bezüglich der Dimensionierung der Zufahrt grundsätzlich



nicht auf die Zahl der zu erschliessenden Wohneinheiten, sondern auf die Zahl der zu erschliessenden Parkplätze abgestellt werden. Dies hätte zur Folge, dass Bauherrschaften unter Umständen auf den Ausbau von Erschliessungsstrassen verzichten können, wenn sie die Anzahl Parkplätze pro Wohneinheit reduzieren. Damit würde ein wirksamer und raumplanerisch sinnvoller Anreiz zur Vermeidung von motorisiertem Verkehr geschaffen. Wir ersuchen das BUD, die Richtlinien bzw. die Rechtspraxis zur Strassendimensionierung gemäss diesem Vorschlag anzupassen.

Art. 33 Abs. 3 StrG – Besondere örtliche Verhältnisse

Um im Einzelfall zu sachgerechten Ergebnissen zu gelangen, ist es unerlässlich, dass besondere örtliche Verhältnisse bei der Dimensionierung der Erschliessungsstrassen berücksichtigt werden. Dies soll nicht nur ermessensweise, sondern zwingend der Fall sein. Wir schlagen deshalb vor, Abs. 3 wie folgt zu formulieren:

«Besonderen örtlichen Verhältnissen ist durch eine Anpassung der Strassendimensionen Rechnung zu tragen.»

Art. 5^{bis} StrV – Richtlinie für Strassendimensionen

Wir beantragen, Art. 5^{bis} Abs. 2 StrV wie folgt zu ergänzen:

«Vertretungen des Tiefbauamtes, der Kantonspolizei, des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation sowie der politischen Gemeinden treffen die Festlegungen in der Richtlinie gemeinsam.»

Mit dem Einbezug der Raumplanungsbehörde soll gewährleistet werden, dass die Richtlinie nicht aus einer reinen Verkehrsoptik verfasst wird. Um dem Anliegen der Motion gerecht zu werden, ist es unabdingbar, dass eine übergeordnete raumplanerische Sicht in das Regelwerk einfließt.

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Hinweise.

Freundliche Grüsse

GRÜNE Kanton St.Gallen

Daniel Bosshard
Präsident

Sebastian Koller
Politischer Sekretär