



Tiefbauamt, 9102 Herisau

Gemeinde Rehetobel  
Gemeinderat  
Postfach 13  
9038 Rehetobel

Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau  
tiefbauamt@ar.ch  
www.ar.ch/tba

**Urban Keller**  
Kantonsingenieur  
Tel. +41 71 353 65 00  
urban.keller@ar.ch

Herisau, 23. Februar 2024

**Kantonsstrasse Nr. 35, Zweibrücken–Kaien  
Zittäfel–Einlenker alte Landstrasse, Rehetobel  
Strassenausbau mit begehbarem Bankett km 4.950–km 5.604, P 1339**

## **Stellungnahme nach Ablehnung Voranschlag 2024**

(Gever 5000.2017-0397)

Sehr geehrter Gemeindepräsident  
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte

Wir beziehen uns auf die öffentliche Informationsveranstaltung vom 23. Januar 2024, das Schreiben des Gemeinderates vom 29. Januar 2024 sowie die im November 2023 beim Departement Bau und Volkswirtschaft zur Vorprüfung eingereichten Richtplanung Rehetobel.

Wir haben Ihre Anliegen geprüft und Ihnen am 8. Februar 2024 unsere Position zur Diskussion im Gemeinderat zugestellt. Aufgrund Ihrer Rückmeldung nehmen wir wie folgt Stellung:

### **Gebundene Kosten**

Die Oberstrasse ist ausparzelliert und gehört der Gemeinde Rehetobel. Sie ist gemäss Strassenverzeichnis der Gemeinde die Strasse Nr. 137.00 und gestützt auf das Strassenreglement Art. 5 als Erschliessungsstrasse ES-QES klassiert. Sie erschliesst grosse Teile des östlichen Siedlungsgebietes nördlich der Kantonsstrasse.

Die Gemeinde ist gestützt auf Art. 57 des Baugesetzes (BauG, bGS 721.1) erschliessungspflichtig. Der Standard einer Erschliessungsstrasse muss sich nach den zonengerechten Baumöglichkeiten jener Flächen richten, die sie erschliessen soll. Wir verweisen auf den gültigen Zonenplan, die Innenentwicklungsstrategie aus dem Jahr 2020 und den daraus entwickelten Richtplan Siedlung-Landschaft vom November 2023.

Erschliessung im Sinne des Baugesetzes ist die Gesamtheit aller Einrichtungen, die notwendig sind, damit das erwähnte Siedlungsgebiet zonen- und baurechtskonform genutzt werden kann. Sie umfasst gemäss Rechtsprechung vorab verkehrs-, gesundheits- und feuerpolizeiliche Erfordernisse. Die hinreichende Zufahrt über den Einlenker Oberstrasse ist somit erst gegeben, wenn dieser die Zugänglichkeit sowohl für den Alltagsver-



kehr der Anwohner, den Zubringerverkehr als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste wie Feuerwehr, Sanität, Kehrriechtabfuhr oder Schneeräumung gewährleistet.

Auch Art. 21 des Strassenreglementes Rehetobel gibt vor, dass sich bei Erneuerungen von Strassen die Anforderungen nach deren Funktion (sprich Klassierung), der verkehrlichen Bedeutung sowie den massgebenden VSS-Normen richten. Eine Erneuerung steht jetzt an.

Diese Anforderungen decken sich mit den Auflagen des Kantons, welche der Gemeinde in den vergangenen Jahren im Rahmen von Vorprüfungsberichten zu ortsplanerischen Vorhaben mehrfach mitgeteilt wurden (u.a. Gestaltungsplan Kronenbüel Ost, Baulinienplan Erschliessung Oberstädeli). Auch im Einspracheentscheid der Strassenbaupolizei vom 18. August 2017 zum Baugesuch der Sportsclinic mit Nebengebäude und Tiefgarage (BKD-Nr. 2016-0645) ist festgehalten, dass der Einlenker nicht dem heutigen Ausbaustandard entspricht und das Bauvorhaben aus Sicht der übergeordneten Verkehrserschliessung nicht genehmigt werden kann. Die Baubewilligungskommission Rehetobel hat dem Baugesuch in der Folge auch aus Erschliessungsgründen keine Bewilligung erteilt.

Mit dem Entscheid des Gemeinderats, den Einlenker im Zuge des Kantonsstrassenprojektes auszubauen, wird Art. 21 des Strassenreglementes umgesetzt und damit den heutigen verkehrlichen Erschliessungspflichten nachgekommen.

Gemäss Art. 7 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG, bGS 612.0) gilt eine Ausgabe als gebunden, wenn die Behörden hinsichtlich ihrer Notwendigkeit, ihres Umfangs und ihres Zeitpunkts keine erhebliche Handlungsfreiheit haben. Dazu folgende Einschätzung unsererseits zum Einlenker Oberstrasse:

- Notwendigkeit: Die Gemeinde ist erschliessungspflichtig. Die Innenentwicklungsstrategie und der Entwurf Richtplan zeigen die Potentiale im Einzugsgebiet der Oberstrasse. Die heutigen verkehrlichen Anforderungen an die strassenseitige Erschliessung sind nicht erfüllt. Die kantonale Strassenbaupolizei fordert den Ausbau. Der Ausbau ist notwendig.
- Umfang: die gewählte Geometrie stützt sich auf die heutigen verkehrlichen Normvorgaben (VSS-Normen). Dort, wo die Normen einen Spielraum zulassen, wurde dieser in Richtung kleinerer Geometrien genutzt. Die Geometrie des Einlenkers basiert auf den Normradien zur Erfüllung der Vorgabe, dass PW beim Einfahren in Richtung Rehetobel Dorf nicht die Gegenfahrbahn benutzen und nicht in der Kreuzung zurücksetzen müssen. Gemäss aufgelegtem Kantonsstrassenprojekt wird das Trottoir vortrittsberechtigt über den Einlenker Oberstrasse gezogen (Trottoirüberfahrt). Fahrzeuge, die wegen einer ungenügenden Einlenkergeometrie in der Kreuzung rückwärts manövrieren müssen, würden die vortrittberechtigten Fussgänger und Fussgängerinnen gefährden. Das wird aus Sicherheitsgründen von Polizei und Tiefbauamt nicht toleriert. Die gewählte Lösung ist zweckmässig, der Umfang gerechtfertigt.
- Zeitpunkt: Art. 4 FHG fordert, dass die finanziellen Mittel der Gemeinde wirksam einzusetzen sind (Abs. 1) Für jedes Vorhaben soll jene Variante gewählt werden, mit welcher die vorgegebenen Ziele volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich am günstigsten verwirklicht werden (Abs. 2). Das heisst, die finanziellen Synergien mit dem Kantonsstrassenbau sind zu nutzen. Alles andere kommt die Gemeinde teurer zu stehen. Der Gemeinderat hat richtig entschieden und der Zeitpunkt wird ihm vom Kanton vorgegeben.

Art. 61 Abs. 2 BauG definiert den Gemeindeanteil an Erschliessungsanlagen als gebundene Ausgabe. Art. 20 in Kombination mit Art. 46 der Gemeindeordnung hält die Kompetenzen bei gebundenen Ausgaben fest (Bemerkung: die Fussnote Nr. 62 bezieht sich nach unserer Einschätzung auf das alte Finanzhaushaltsgesetz).



Fazit: die Kosten sind gebunden und in der Zuständigkeit des Gemeinderats.

### **Kreisel als neue Variante für die Anbindung der Oberstrasse**

Wir haben einen Kreisel mit Durchmesser 24 m und einem nordseitigen Gehweg von 1.50 m Breite aufgezichnet. Sie erhalten in der Beilage 1 eine Situation und ein Querprofil. Wir glauben, die Pläne sprechen für sich. Bauen kann man das sicher, aber wir sehen keine Vorteile.

#### Kriterien Landschaft und Wald

Der Eingriff auf der Bergseite ist vergleichbar mit der Geometrie aus dem Auflageprojekt. Die Parzelle GB Nr. 787 (Berlowitz) wird jedoch deutlich stärker tangiert. Auf der Talseite braucht es für die Erstellung des Kreisels eine neue Mauer, welche die Lasten tragen kann. Eine Variante mit einer Auskrugung scheint nicht möglich. Die Mauerhöhe beträgt bis zu 8 m. Es ist eine zusätzliche Rodung nötig. Weil eine andere Lösung vorliegt, wäre die Standortgebundenheit zuerst zu klären, bzw. die beiden Rodungsbegehren (Auflageprojekt vs. Kreiselprojekt) wären hinsichtlich ihres Umfangs des Eingriffs in den Wald gegeneinander abzuwägen. Wie weit der verbleibende Wald die Ansicht von Nah und Fern kaschiert, kann offenbleiben.

#### Kriterium Verkehrssicherheit

Die geringe Distanz zwischen der Einmündung Oberstrasse und dem Kreiselast in Richtung Zentrum widerspricht den Planungsgrundsätzen der Norm VSS 40 263. Das Unfallrisiko wegen mangelnder Geometrien steigt. Anzustreben wäre eine gleichmässige Distanz zwischen den drei Kreiselarmen (je 120 °). Das ist im vorliegenden Fall nicht möglich. Weil sich der Kreisel innerorts befindet, die Geschwindigkeiten tief sind und das Verkehrsaufkommen aus der Oberstrasse eher gering ist, dürften die Unfallzahlen tief sein. Die Fussgängerführung über die Einmündung Oberstrasse erweist sich bei der Lösung mit einem Kreisel als heikel. Ob den Fussgängern der Vortritt gewährt werden kann (Trottoirüberfahrt), wäre zu klären.

#### Kriterium Kosten Bau und Unterhalt

Die Erstellungskosten sind in jedem Fall höher für die Gemeinde, denn die Kantonsstrasse braucht keinen Kreisel und wird sich entsprechend finanziell nicht an den Mehrkosten beteiligen. Die entfallenden Kosten für den Wendepunkt reichen bei weitem nicht für die Zusatzkosten des Kreisels. Analoges gilt auch für die Unterhaltskosten, so wäre die Kreiselmitte eine durch die Gemeinde zu unterhaltende Fläche (Strassengesetz bGS 731.11, Art. 50 Abs. 2 lit. b)). Es stellt sich zudem die Frage, ob die Kosten für die Gemeinde bei der Kreiselveariante noch gebunden sind, wenn eine Wahlfreiheit (Kreisel ja/nein) besteht.

#### Kriterium Umwelt und ökologische Aspekte

Die Gesamtfläche der Verkehrsanlage fällt bei der Kreisellösung geringer aus. Bezüglich dem Ressourcenverbrauch schneidet die Kreisellösung hingegen schlechter ab. Auch wird der gesamte Verkehr auf der Kantonsstrasse ohne Notwendigkeit abgebremst, denn es ist vom Verkehrsaufkommen her kein Problem, aus der Oberstrasse in die Kantonsstrasse einzufahren. Bei der Kreiselausfahrt muss der Verkehr wieder beschleunigen, was v.a. in Fahrtrichtung Dorf unerwünschte Umweltbelastungen (Luft und Lärm) mit sich bringt.

### **Busbucht**

Das Tiefbauamt hat die Frage Busbucht vs. Fahrbahnhofstelle zusammen mit der Verkehrspolizei nochmals geprüft, vor Ort und in einer umfassenden Interessensabwägung. Beide halten an der Busbucht fest.



### Mitwirkung

Das Tiefbauamt hat die Ausführungen der Gruppe um Christian Eisenhut an der Veranstaltung vom 23. Januar 2024 zur Kenntnis genommen. Wir vertreten die Meinung, dass zum Kantonsstrassenprojekt eine indirekte Mitwirkung stattgefunden hat, indem die Gemeinde die Interessengruppen eingebunden hat. Dass das bereits einige Jahre her ist, spielt keine Rolle. Die Gemeinde hat die Eingaben gebündelt und in der weiteren Projektierung gegenüber dem Kanton (Tiefbauamt und öV-Fachstelle) vertreten. Art und Umfang der Gehverbindung und die Frage der Beleuchtung und damit auch der Kostenanteil Gemeinde wurden im Sinne der Gemeinde aufgenommen. Die Bushaltestelle bleibt, das haben Gemeinde und öV so bestimmt. Einzig die Geschwindigkeitsreduktion wurde abgelehnt, wobei der Gemeinde die Gründe mit Schreiben des Departementvorstehers Regierungsrat Jakob Brunnschweiler vom 14. Januar 2014 ausführlich dargelegt wurden (Beilage 2).

Der Öffentlichkeit wurde das Kantonsstrassenprojekt bzw. dessen Realisierungsabsicht zudem im Rahmen der Vernehmlassungen zum 3. Kantonalen Strassenbauprogramm 2019-2022 und zum 4. Kantonalen Strassenbauprogramm 2023-2026 bekannt gemacht. Beide Male wurde erwähnt, dass die Gemeinde gleichzeitig den Einlenker Oberstrasse verbessern kann. Es gab keine Rückmeldungen aus der Einwohnerschaft von Rehetobel.

### Einflussnahme auf das laufende Verfahren

Mit diesen Einschätzungen und Entscheidungen unsererseits (Kreisel ist keine Alternative, Kosten sind für Gemeinde gebunden, Busbucht ist notwendig, eine Form der Mitwirkung hat stattgefunden) sieht das Tiefbauamt keinen Grund, die laufenden Verfahren zu stoppen. Wir erwähnen auch aus der zur Vorprüfung eingereichten Richtplanung den Richtplanbeschluss V 2.1, Übergeordnetes Strassennetz, wonach die Erschliessungsqualität durch das übergeordnete Strassennetz zu erhalten ist und den Beschluss V 2.4, Knotenausbau, wonach der Knoten Oberstrasse den verkehrlichen Anforderungen nicht genügt.

### Formen der Zusammenarbeit bei der anstehenden Sanierung der Kantonsstrasse im Dorfzentrum mit dem Umbau der Bushaltestelle Dorf

Das Tiefbauamt hat dem Gemeinderat Ideen unterbreitet für einen partizipativen Prozess bei der Planung des behindertengerechten Umbaus der Bushaltestelle vor dem Gemeindehaus, welche voraussichtlich den Einbezug der parallel verlaufenden Kantonsstrasse nötig macht. Da diese Planung keinen Einfluss auf den Voranschlag 2024 hat, möchte der Gemeinderat das Thema später aufgreifen.

Wir bitten um Kenntnisnahme unserer Ausführungen und danken dem Gemeinderat für die gute Zusammenarbeit.

Freundliche Grüsse

Urban Keller, Kantonsingenieur

Beilage: Variante Kreisel, Situation und Schnitt A3  
Schreiben Regierungsrat Jakob Brunnschweiler vom 14. Januar 2014